

Strukturgutachten Oberland



Sitzung der Verbandsversammlung am 26. April 2018 in Bad Tölz

Ulrich Glöckl, Prokurist, Leiter Verkehrsplanung
Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft

Dr. Markus Haller, Prokurist, Bereichsleiter Konzeption und Consulting
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Agenda

- a. **Aufgabenstellung und Methodik**
- b. **Analyseergebnisse** (Strukturdaten, MIV, Rad, SPNV, ÖPNV und Siedlungsentwicklung)
- c. **Ableitung von Leitlinien** für das künftige Zusammenspiel von Siedlung und Mobilität
- d. **Maßnahmenentwicklung** (auf Grundlage der Wechselwirkungen von Siedlungsentwicklung und Verkehr)
- e. **Ausblick**

Aufgabenstellung

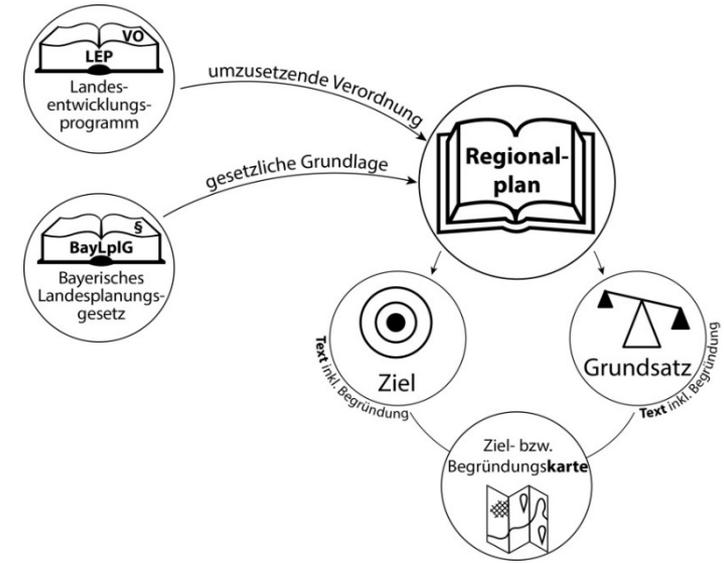
ARBEITS-
SCHRIITTE

1. Bestandsanalyse	2. Fortschreibung des Ist-Zustands (Prognose)	3. Ableitung konkreter Maßnahmen und Priorisierung
-----------------------	--	---

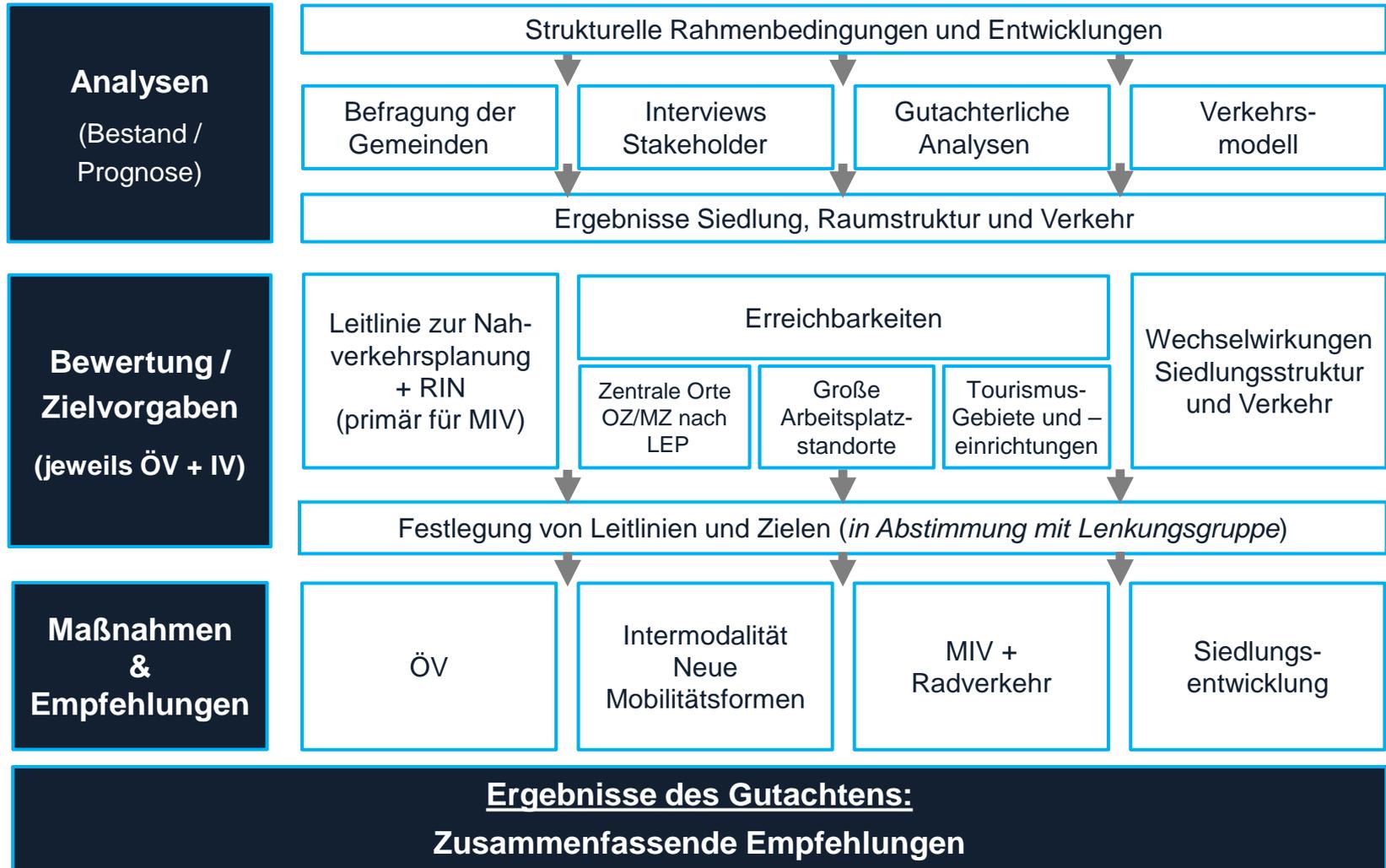
UNTERSUCHUNGS-
SCHWERPUNKTE
A
B
C

A Verbesserung bestehender Infrastrukturen des Straßenverkehrs (Personen- und Güterverkehr)
B Reduktion / generelle Vermeidung von MIV durch Stärkung von ÖPNV, Fahrradmobilität und darauf abgestimmte Gestaltung der Siedlungsentwicklung.
C Sicherung / Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen (zentralen Orten).

→ **Übergeordnete Handlungsempfehlungen als Grundlagen für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans**



Methodik

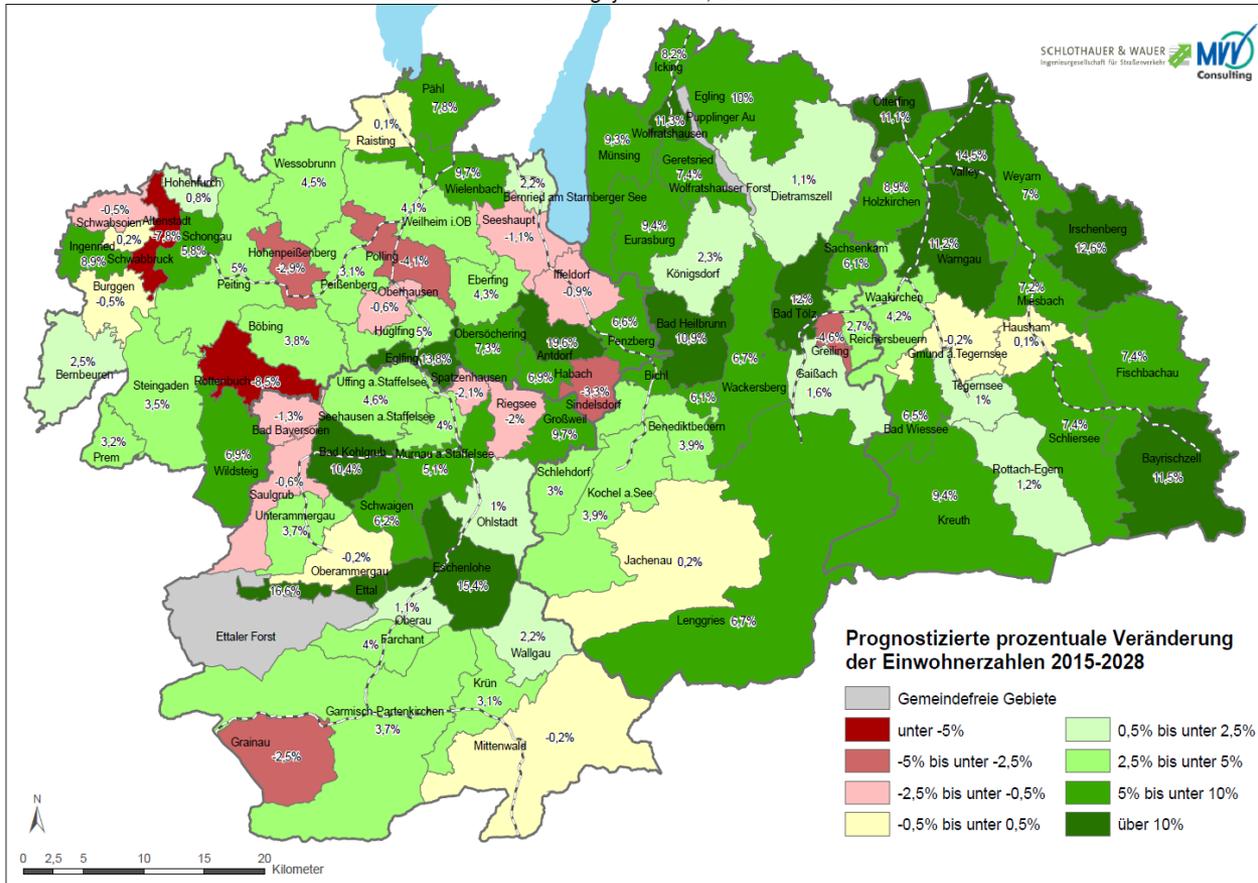


Agenda

- a. Aufgabenstellung und Methodik
- b. **Analyseergebnisse** (Strukturdaten, MIV, Rad, SPNV, ÖPNV und Siedlungsentwicklung)
- c. Ableitung von Leitlinien für das künftige Zusammenspiel von Siedlung und Mobilität
- d. Maßnahmenentwicklung (auf Grundlage der Wechselwirkungen von Siedlungsentwicklung und Verkehr)
- e. Ausblick

Ergebnisse Strukturdaten – Prognose der Einwohnerzahlentwicklung

Prognose der Einwohnerzahlenentwicklung der Gemeinden im Planungsverband Region Oberland
im Jahr 2028 zum Bezugsjahr 2015, Stand: 31.12.2015

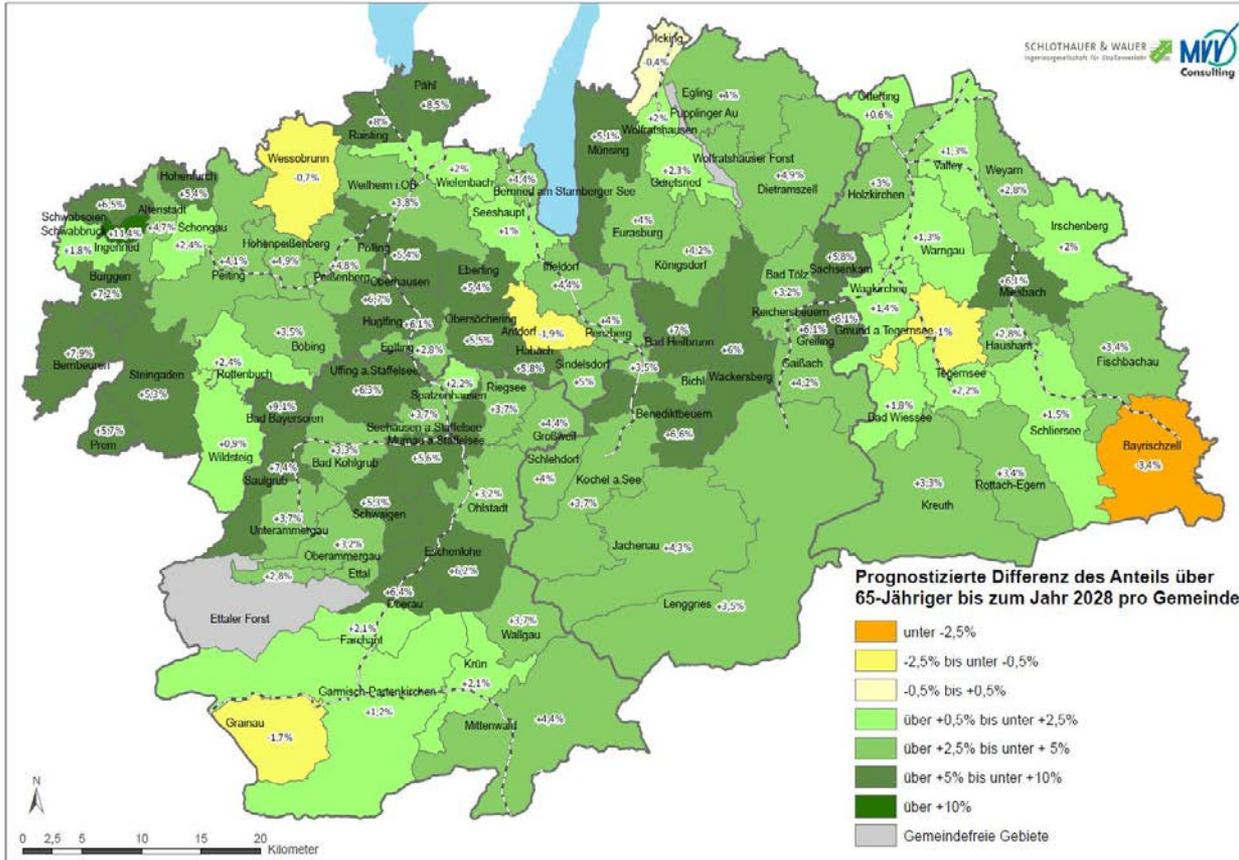


Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik

- Rund 444.000 Einwohner in der Planungsregion
- Einwohnerzahl seit 2005 um fast 10.000 Einwohner gestiegen
- Prognose: klarer Wachstumstrend für fast das gesamte Oberland
- Zuwachs um ~ 24.000 Einwohner bis zum Jahr 2028 (~ 5%)
- Größte Zuwächse im Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen und Lkr. Miesbach

Ergebnisse Strukturdaten – Prognose Entwicklung des Anteils der über 65-Jährigen

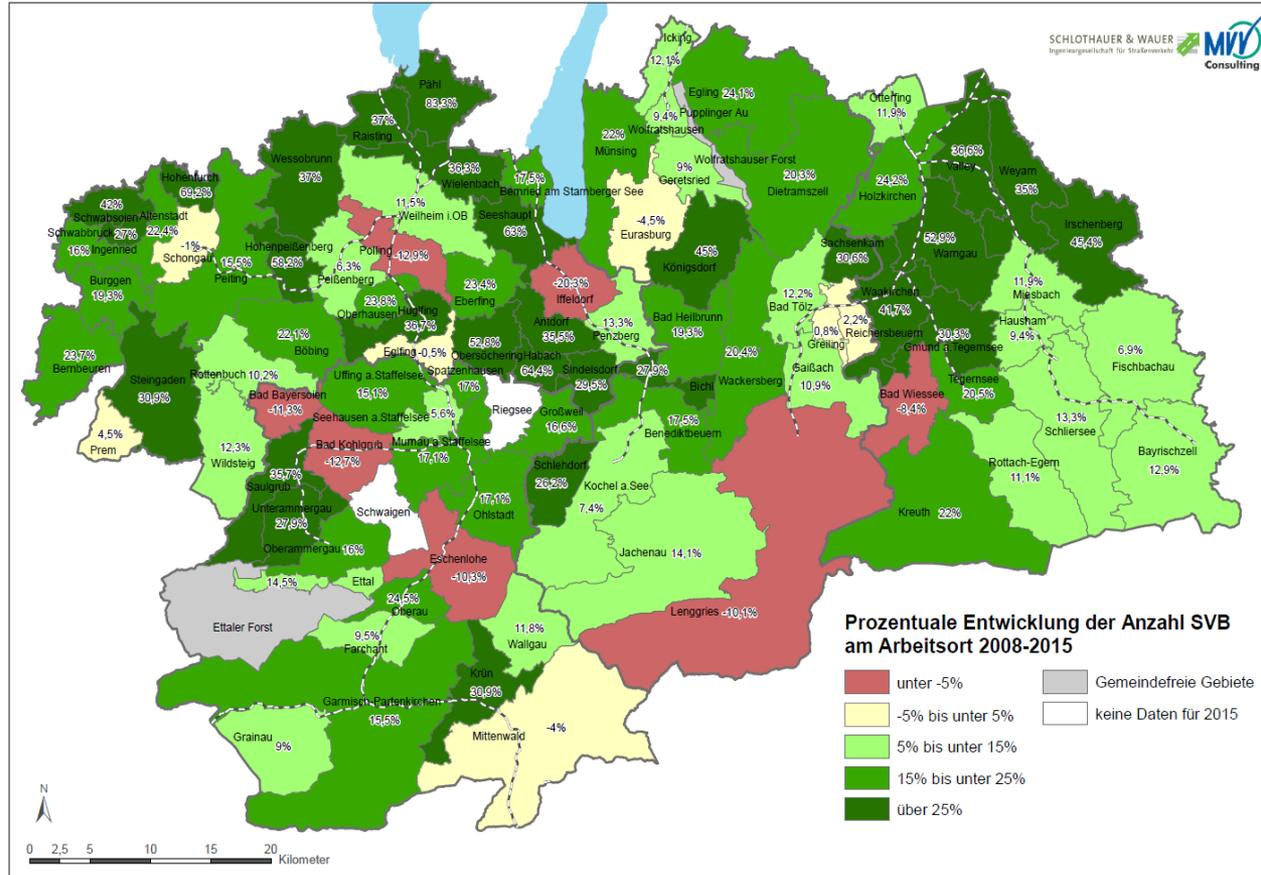
Prognostizierte Entwicklung des Anteils der über 65-Jährigen in den Gemeinden im Planungsverband Region Oberland bis 2028



- Demographischer Wandel zeigt sich auch in der Region Oberland:
- Prognose bis 2028: Deutliche Zunahme des Anteils der über 65-Jährigen auf 25%
- Demgegenüber Rückgang der unter 18-Jährigen

Ergebnisse Strukturdaten - Entwicklung der Anzahl der SVB

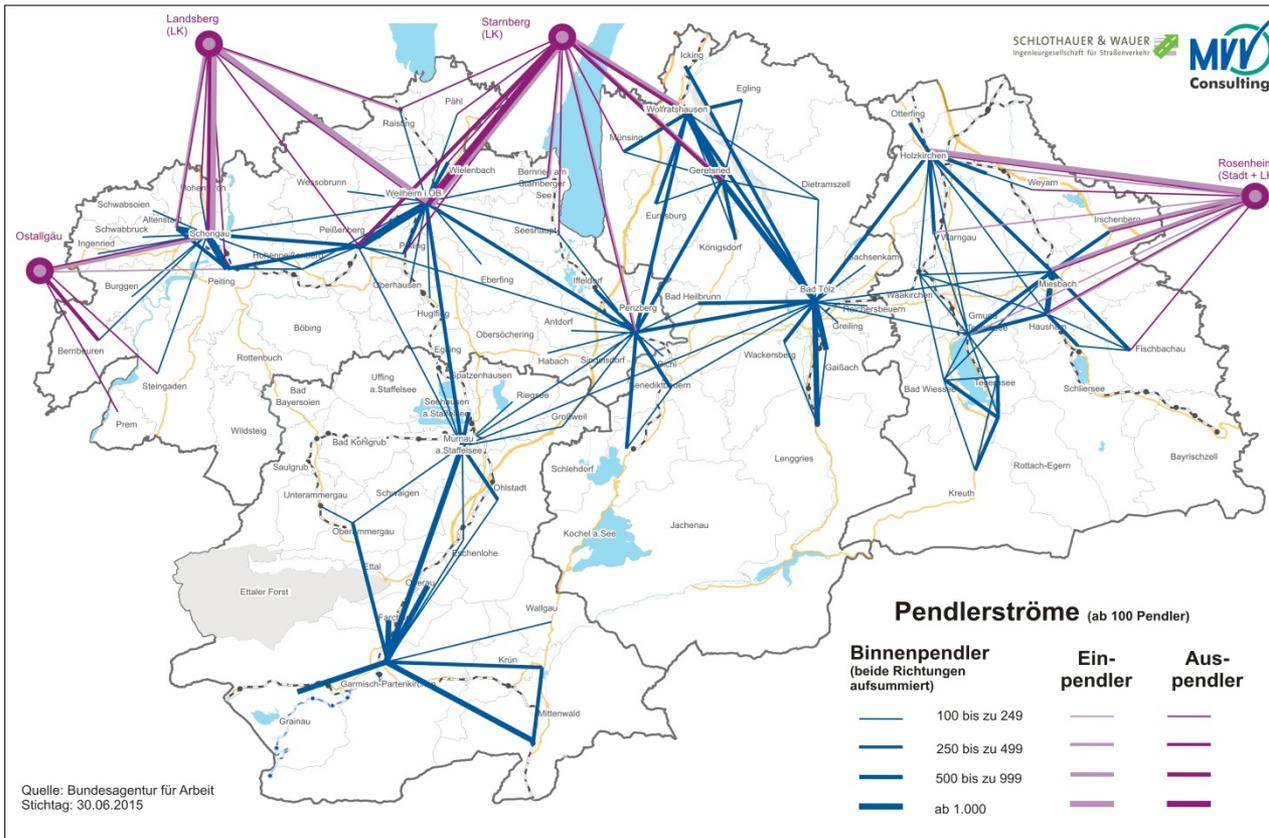
Entwicklung der Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVB) in den Gemeinden im Planungsverband Region Oberland zwischen 2008 und 2015, Stand: 30.6.2008 bzw. 30.06.2015



- Im gesamten Oberland sind rund 140.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig (SVB am Arbeitsplatz).
- Die meisten Beschäftigten im Landkreis Weilheim-Schongau (rund 45.000)
- Stetiges Wachstum der Arbeitsplätze (seit 2008 + 17.000 SVB bzw. 14%)
- Höchste Wachstumsrate im Landkreis Miesbach

Ergebnisse Strukturdaten – Pendlerströme (ohne München)

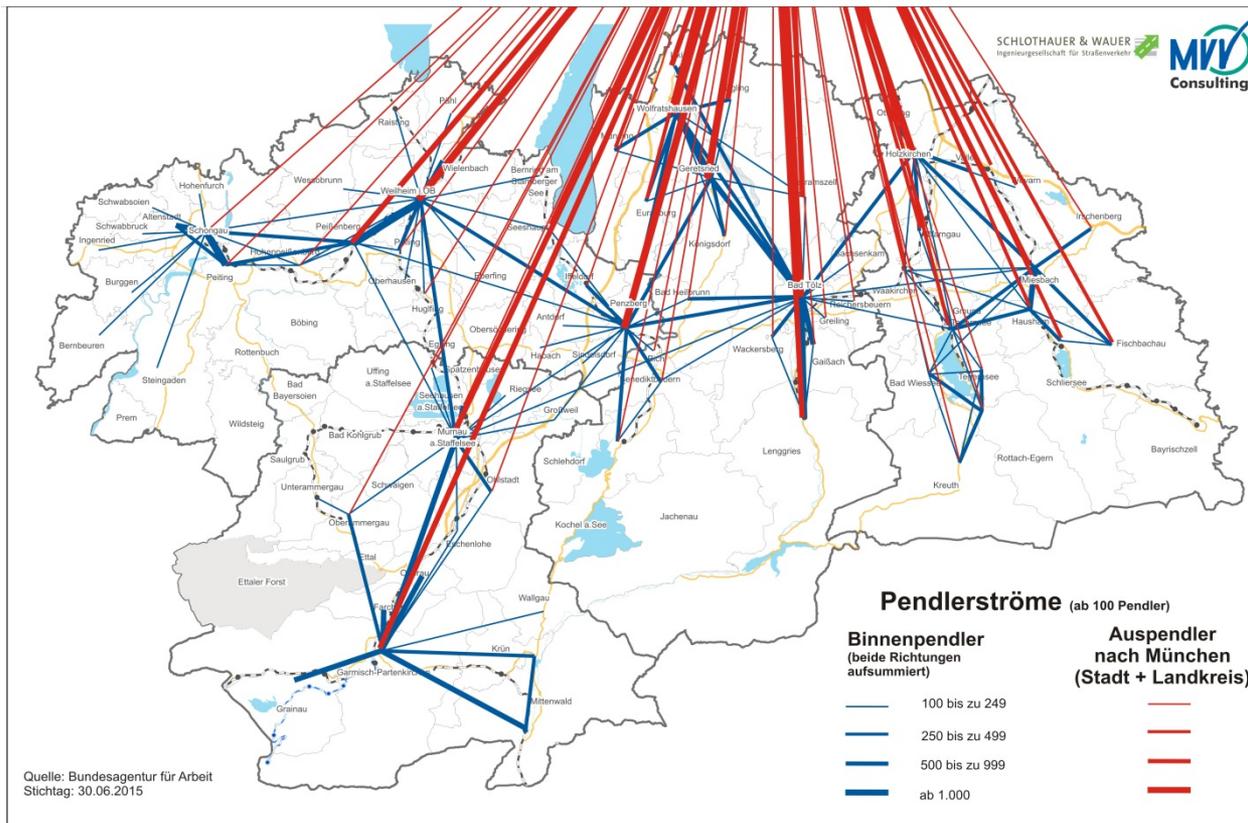
Pendlerströme der Gemeinden der Region Oberland mit den benachbarten Landkreisen



- In der Region pendeln über 116.000 Menschen aus ihrer Gemeinde zur Arbeit in andere Kommunen
- Zwischen vier Landkreisen des Oberlands pendeln 15.000 Beschäftigte
- 51.000 Beschäftigte pendeln aus der Planungsregion = negative Pendlerbilanz
- Positives Pendlersaldo in Penzberg, Schongau, Murnau, Holzkirchen, Garmisch-Partenkirchen u. Weilheim

Ergebnisse Strukturdaten – Pendlerströme nach München

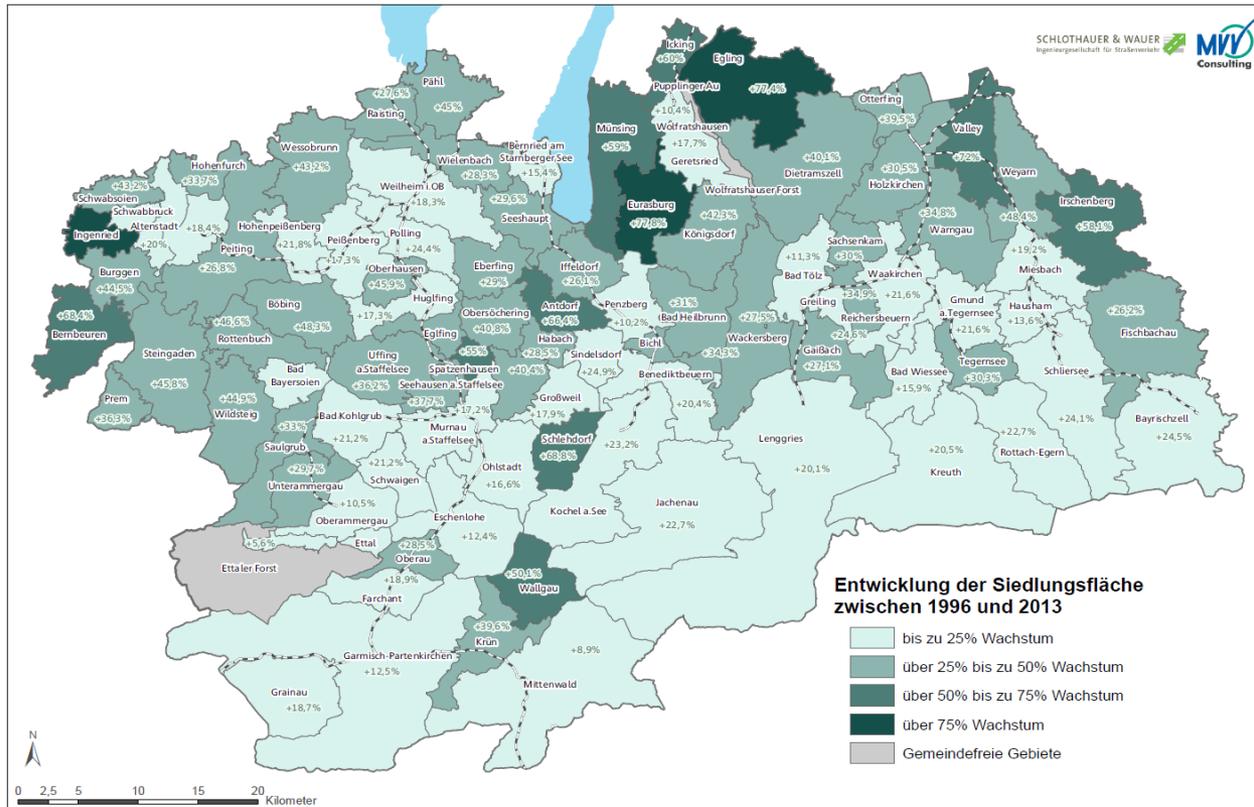
Pendlerströme der Gemeinden der Region Oberland nach München (Landeshauptstadt + Landkreis)



- Über 20.000 Auspendler in die Landeshauptstadt
- Zusätzlich 8.000 Auspendler in den Lkr. München
- Rund 1.900 Pendler aus Holzkirchen nach München (LH); jeweils über 1.000 Auspendler aus Wolfratshausen, Geretsried und Weilheim
- Steigende Zahl der Auspendler in LH München und Lkr. München

Ergebnisse Strukturdaten – Entwicklung der Siedlungsfläche (1996 – 2013)

Entwicklung der Siedlungsfläche zwischen 1996 und 2013

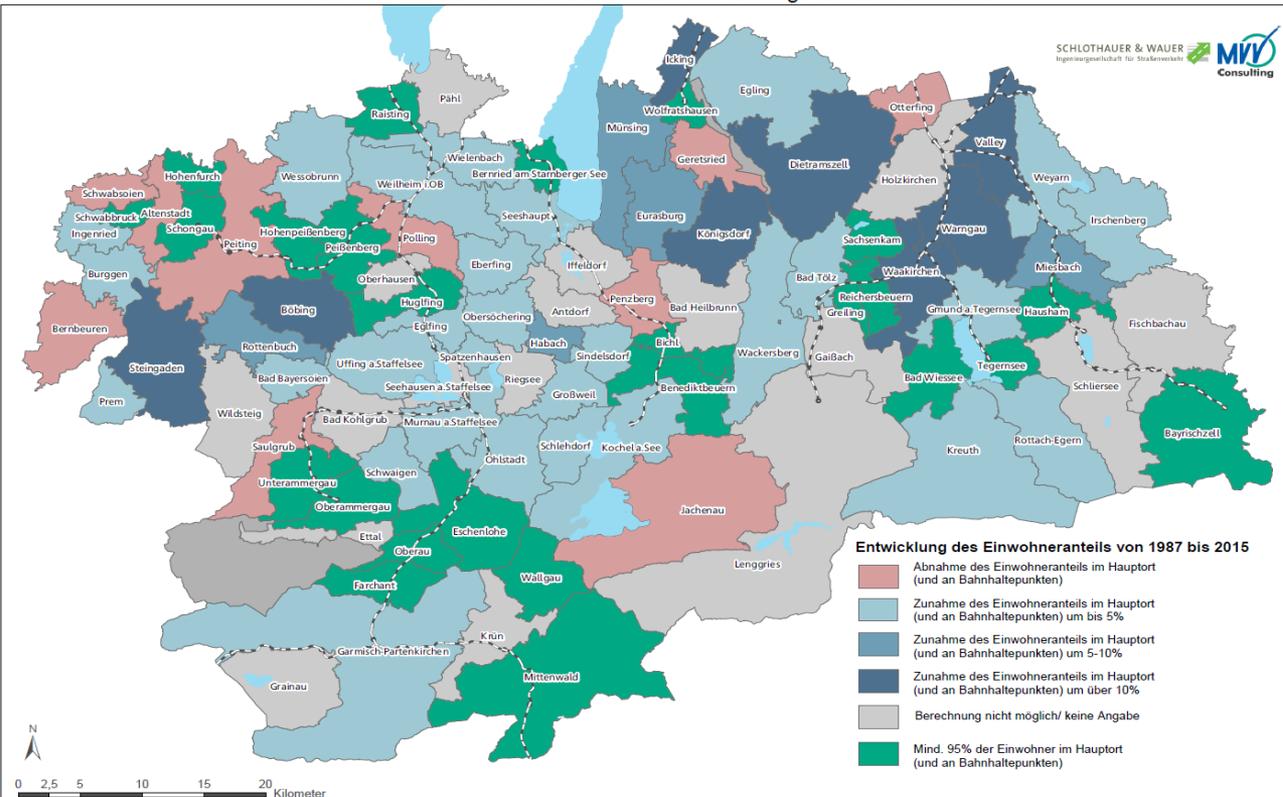


Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik

- Anteil der Siedlungsfläche an der Gemeindefläche nimmt von Norden nach Süden ab. Höchste Anteile in den Städten Geretsried und Wolfratshausen.
- Entwicklung: V.a. im nördlichen Teil der Region lag das Wachstum der Siedlungsflächen seit 1996 meist über 25% (im Süden geringer).

Ergebnisse Strukturdaten – Entwicklung des Einwohneranteils im Gemeindehauptort

Entwicklung des Einwohneranteils im Gemeindehauptort und an Bahnhaltepunkten
von 1987 bis 2015 in den Gemeinden im Planungsverband Oberland

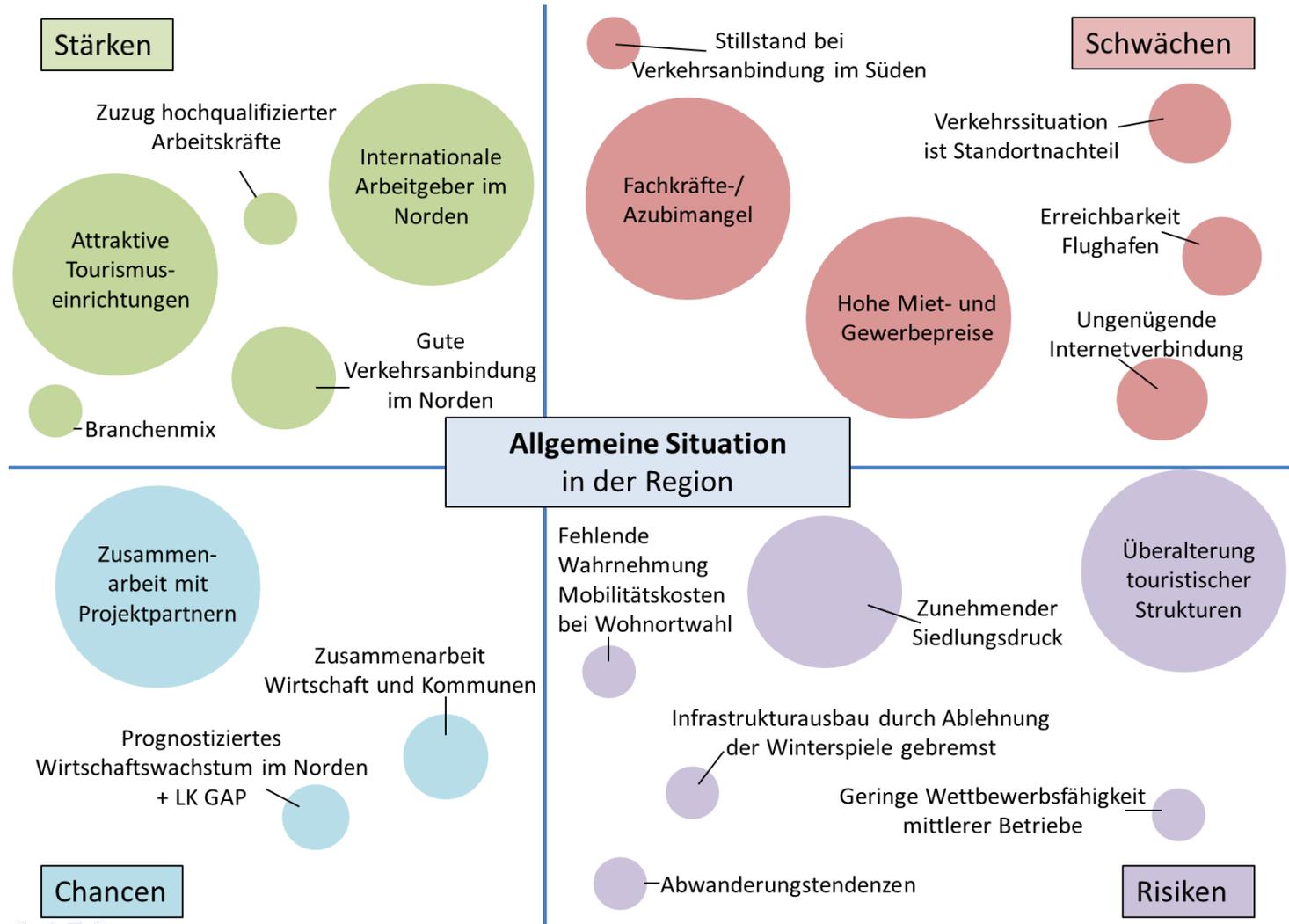


Datengrundlage: Gemeindebefragung der Gemeinden im Planungsverband Oberland

- Bei Großteil der Gemeinden in der Region Oberland kam es seit 1987 zu keiner deutlichen Konzentration der Einwohner auf die Hauptorte
- Wachstum verteilte sich weitgehend gleichmäßig auf die Ortsteile (flächenhaftes Wachstum)

Qualitative Ergebnisse – allgemeine Situation in der Region Oberland

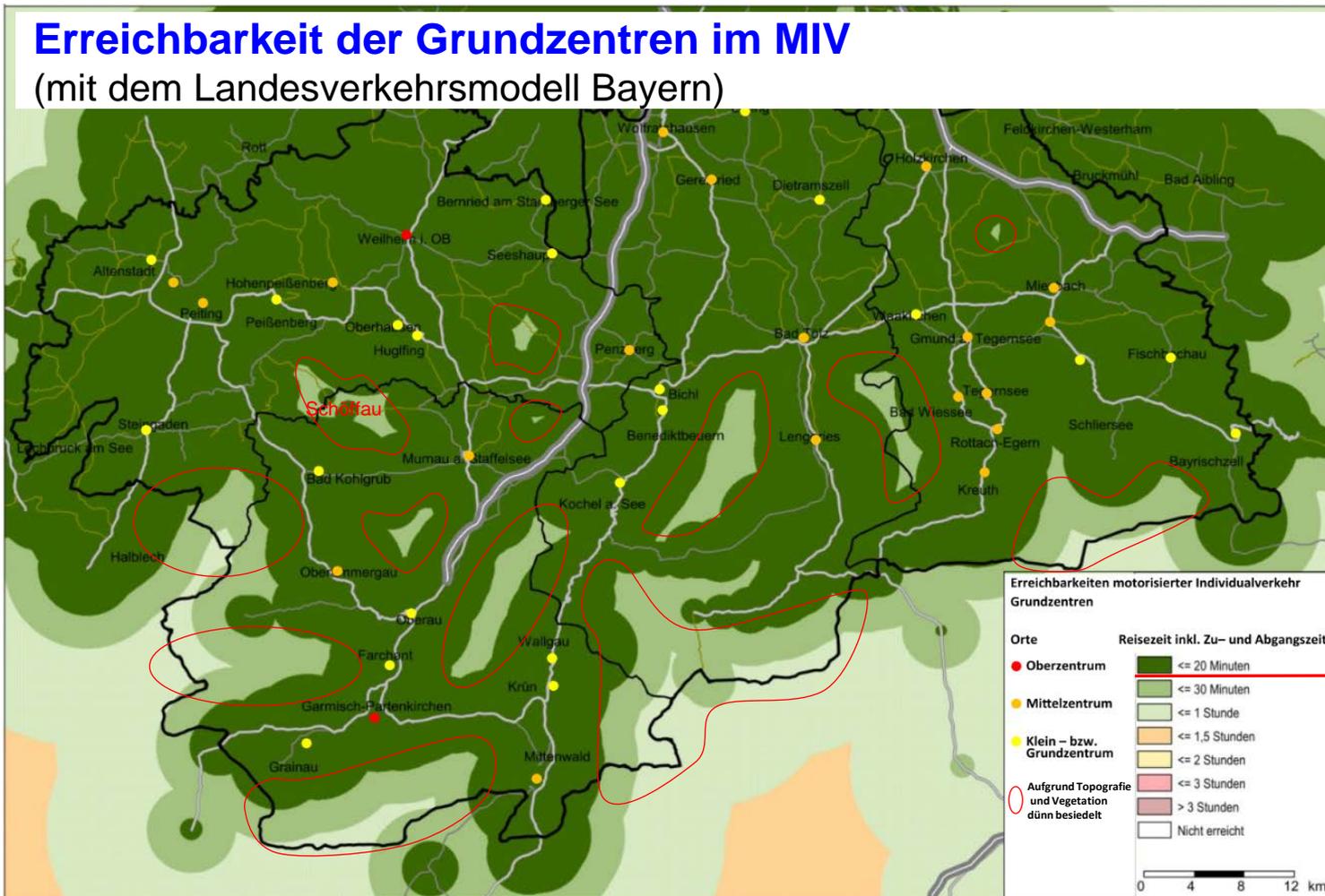
**SWOT-Analyse
der Ergebnisse
der Stakeholder-
interviews**



Ergebnisse - Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erreichbarkeit der Grundzentren im MIV

(mit dem Landesverkehrsmodell Bayern)



Zielgröße 20 min

Erreichbarkeit der
Grundzentren von
Wohnstandorten aus

Zielgröße gem. RIN

Ergebnisse - Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erreichbarkeit der Grundzentren im MIV

(mit dem Landesverkehrsmodell Bayern)

→ Kaum/ keine Erreichbarkeitsdefizite über das Verkehrssystem Straße

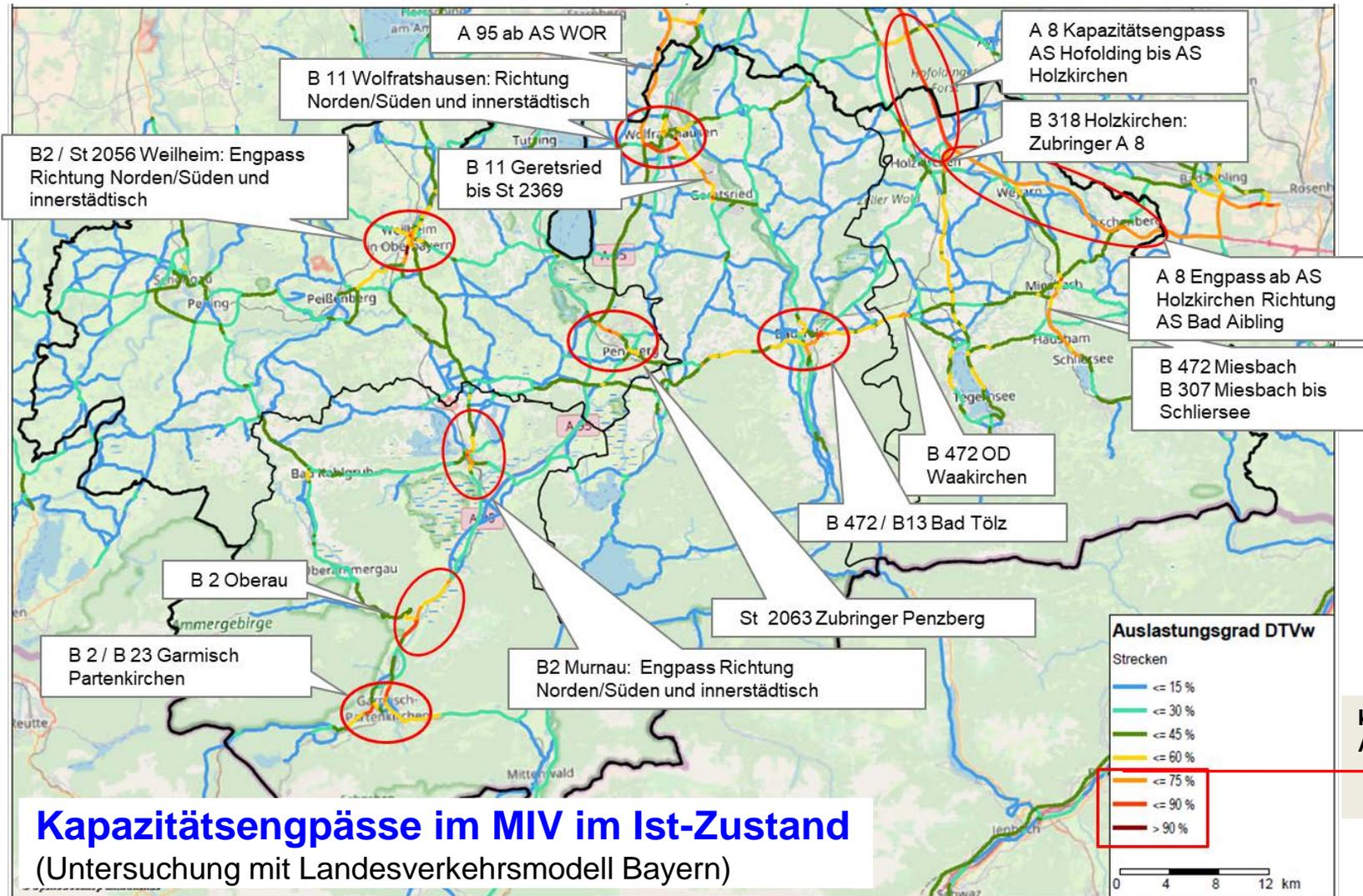


Zielgröße 20 min

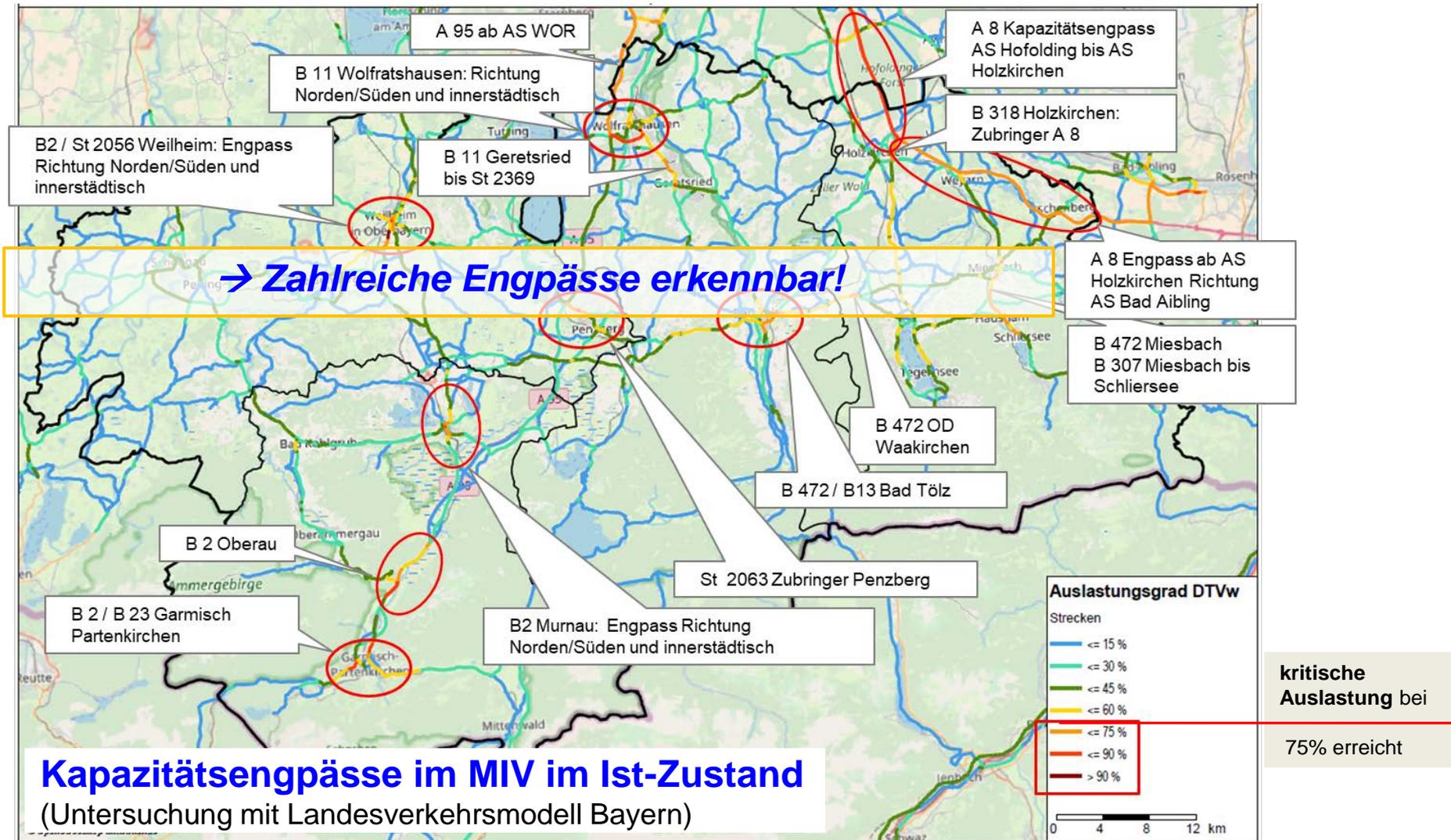
Erreichbarkeit der
Grundzentren von
Wohnstandorten aus

Zielgröße gem. RIN

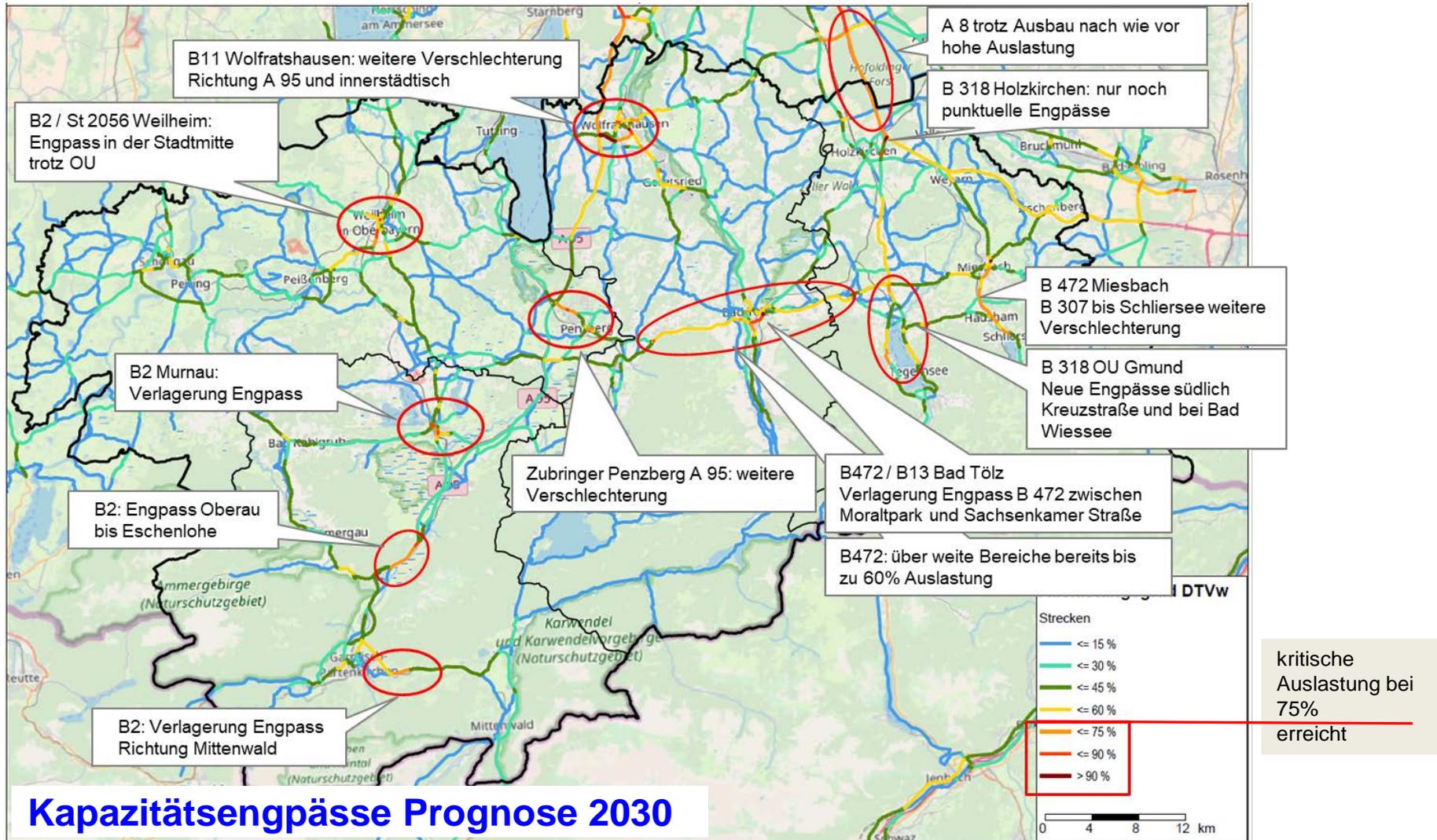
Ergebnisse - Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Ergebnisse - Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Ergebnisse - Motorisierter Individualverkehr (MIV)

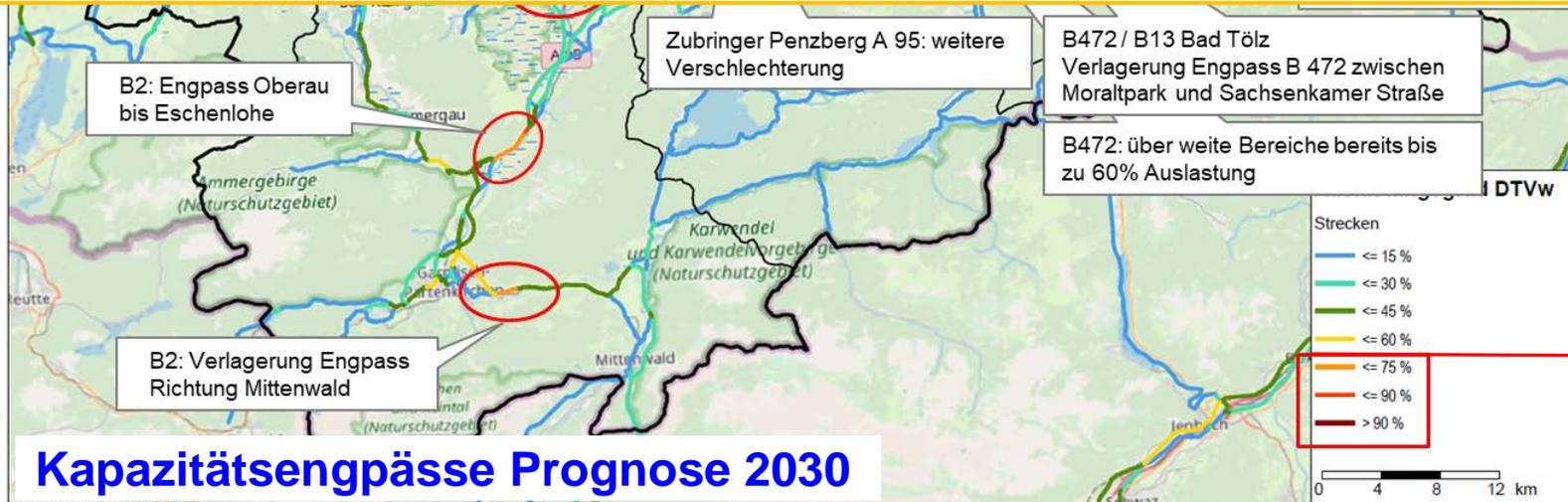


Ergebnisse - Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Annahme: alle Maßnahmen von BVWP u. 7. Ausbauprogramm Staatsstraßen umgesetzt:

- Viele Engpässe behoben, jedoch Verlagerungen auf benachbarte Strecken
- Relevante Engpässe bleiben aber ohne Maßnahme (z.B. Oberau – Eschenlohe, Wolfratshausen, südlich Bad Tölz, südl. Miesbach)



Kapazitätsengpässe Prognose 2030

Ergebnisse - Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zusammenfassung Straßenverkehr / MIV

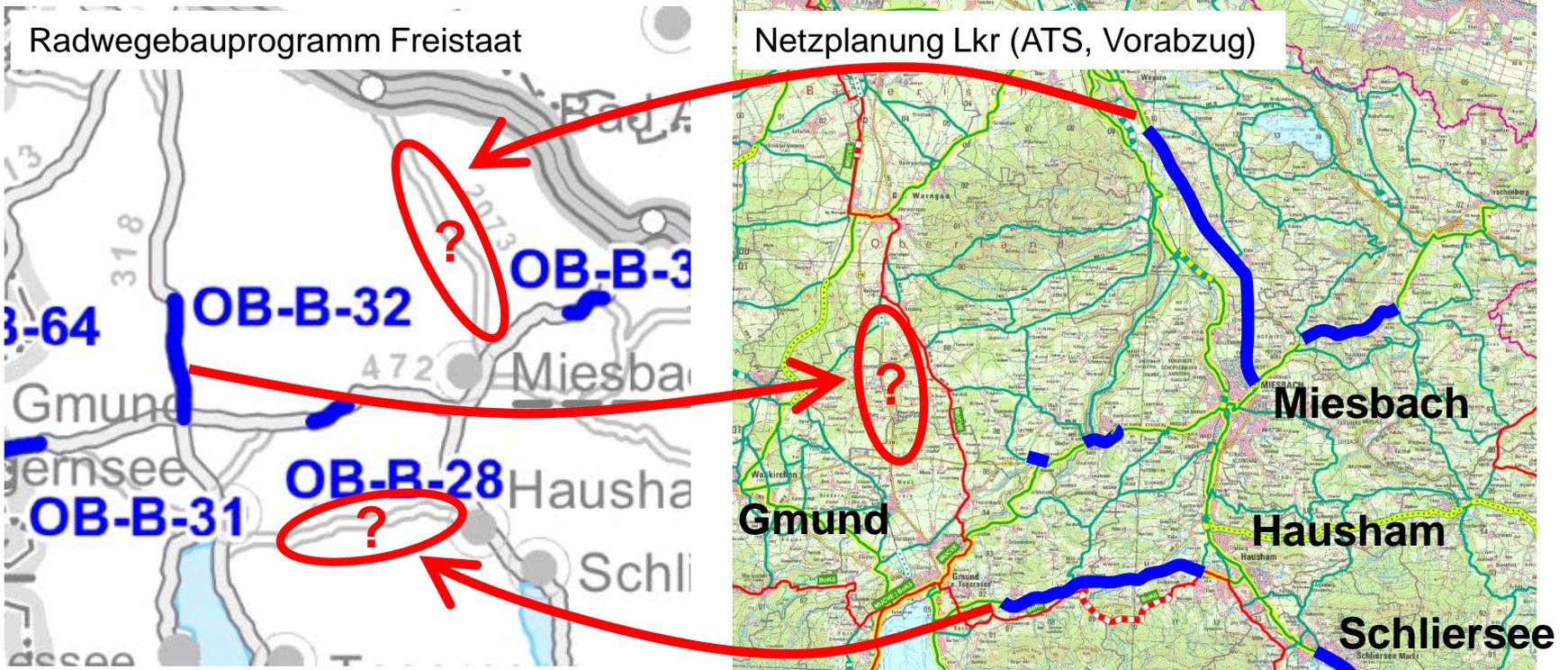


- **Gute Erreichbarkeiten** im Verkehrssystem Straße
- Systematische **Überlastung der Radialen** Richtung München (z.B. A 8, A 95, B 2)
- Einzige **leistungsfähige Tangente (Ost-West): B 472**, ergänzt durch St 2070 (WOR – Sauerlach/ A 8) mit hoher SV-Belastung
- **Autobahnzubringer** häufig **stark ausgelastet** (Penzberg, WOR, Holzkirchen)
- **Systematisch hohe Auslastung / Überlastung** im Umfeld von **größeren Orten** durch Überlagerung mit Ziel- und Quellverkehren (Weilheim, Murnau, Penzberg, Wolfratshausen / Geretsried, Bad Tölz, Hausham / Miesbach)
- **Sondereffekte durch touristische Anziehungspunkte**
- **Auch nach Umsetzung von Ausbauplanungen bleibt Vielzahl von Engpässen!** (zum Teil Verlagerungen auf anschließende Streckensegmente)

Ergebnisse – Radverkehr

Radverkehr: Kein gemeindeübergreifend konsistentes Netz

als Voraussetzung für die Attraktivierung des Radverkehrs. Dazu müssten alle Beteiligten an einem Strang ziehen (Gemeinden, Baulastträger, Landkreise).



Beispiel: Vergleich Radwegbauprogramm des Freistaats mit dem Vorabzug Netzplanung für den Landkreis Miesbach (Radwege an klassifizierten Straßen)

Ergebnisse – Radverkehr

Radverkehr: Kein gemeindeübergreifend konsistentes Netz

Als Voraussetzung für die Attraktivierung des Radverkehrs. Dazu müssten alle Beteiligten an einem Strang ziehen (Gemeinden, Baulastträger, Landkreise).



Beispiel: Vergleich Radwegbauprogramm des Freistaats mit dem Vorabzug Netzplanung für den Landkreis Miesbach (Radwege an klassifizierten Straßen)

Ergebnisse – Öffentlicher Personennahverkehr - SPNV

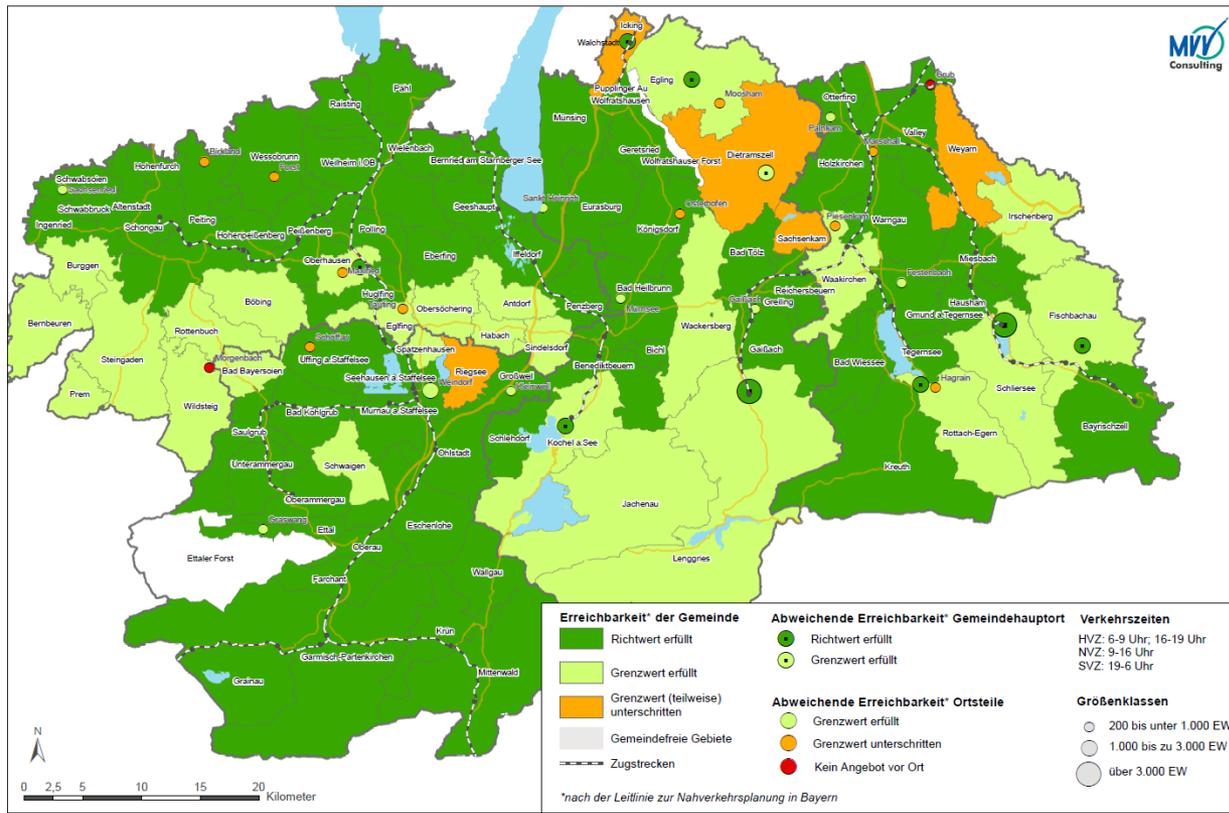
Schienerpersonennahverkehr (SPNV)



- **Schwachstellen und infrastrukturelle Engpässe**
 - fehlende Begegnungsabschnitte und Zweigleisigkeit,
 - zu kurze Bahnsteiglängen,
 - teils fehlende Elektrifizierung
- **Lücken in der Abdeckung** von Siedlungs- und Gewerbegebieten durch Bahnhaltepunkte (insbesondere Werdenfelsnetz und Pfaffenwinkelbahn)
- **Fehlende Schienentangente** in der Region
- **Mittelfristig Engpässe bei Angebot und Kapazitäten** (vor allem im nördlichen Bereich) zu erwarten

Ergebnisse – Öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV

Übersicht der Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren in der Hauptverkehrszeit an Schultagen

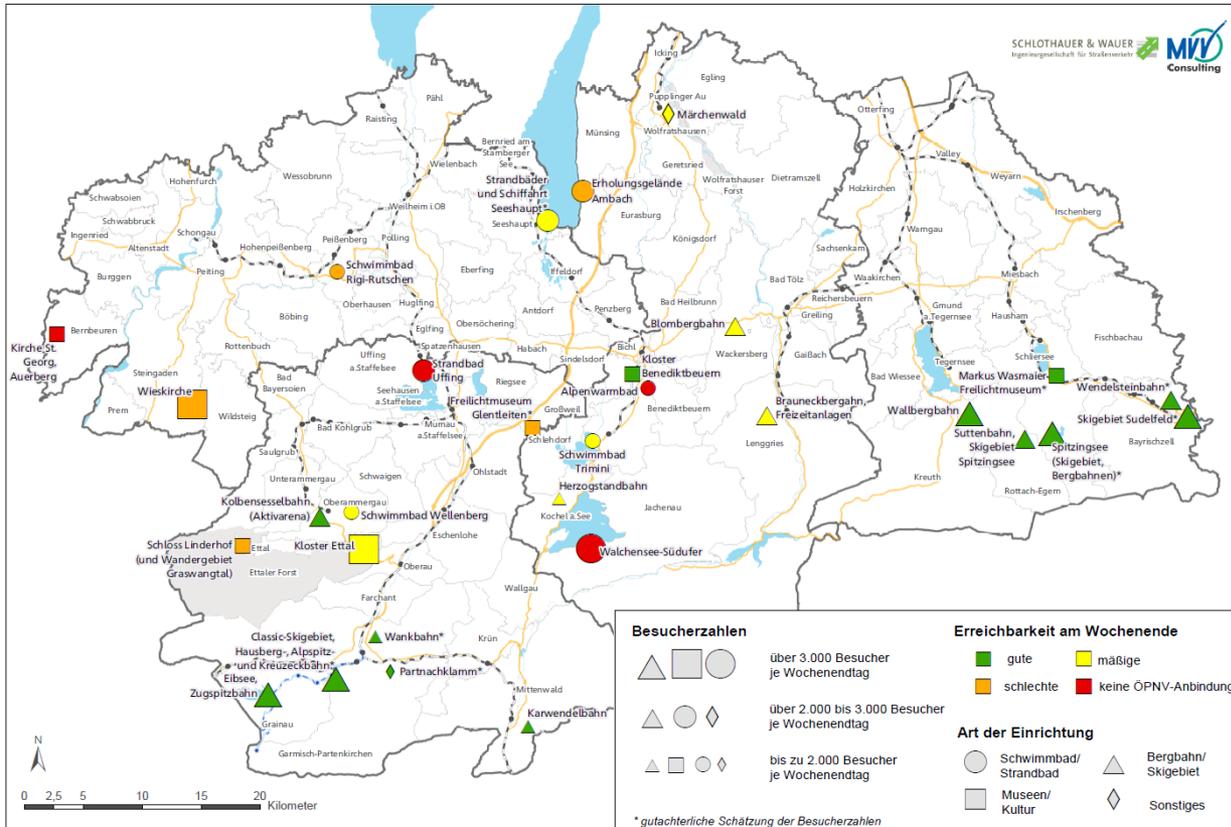


Angebot Busverkehr und Erreichbarkeit zentraler Orte

- **Busverkehr** durch Tourismus- und Schülerverkehr geprägt – **wenig attraktiv für Alltags- und Berufsverkehr** (wenig Taktverkehre)
- **Mangelhafte Erreichbarkeit** vieler zentraler Orte mit ÖPNV insbes. in Ferien, in Schwachverkehrszeit sowie in Flächengemeinden im Norden
- **Fehlende Ost-West-Verbindungen** (keine Tangenten zwischen den Mittelzentren)
- **Kaum attraktive Landkreis-übergreifende Busangebote** (Mangel übergreifender Planung)

Ergebnisse – Öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV

Erreichbarkeit relevanter Freizeit-/Tourismusziele mit dem ÖPNV

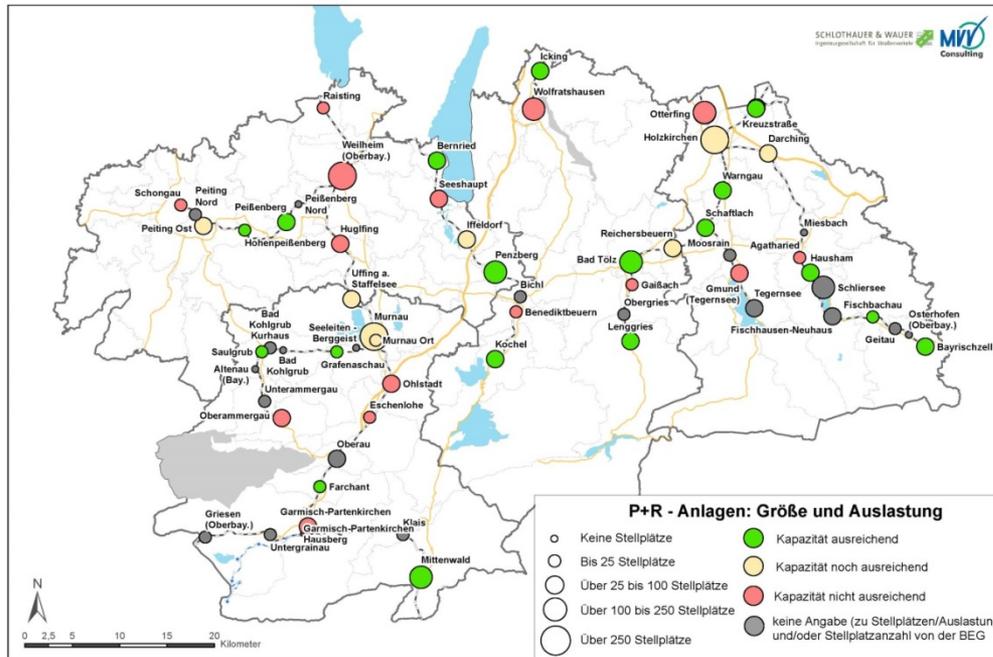


Angebot Busverkehr und Erreichbarkeit von Tourismusstandorten

- Gute Erreichbarkeit von Tourismusstandorten im Einzugsbereich von Bahnhaltepunkten aber z.T. **mangelhafte Verzahnung von Bus und Bahn** auf letzter Meile
- Schlechte Erreichbarkeit einzelner Tourismusstandorte (u.a. Wieskirche sowie z.T. Bergbahnen, Wander- und Wintersportgebiete)

Ergebnisse – Öffentlicher Personennahverkehr - Intermodalität

Größe und Auslastung der P+R-Anlagen der Bahnhöfe im Planungsverband Region Oberland



Intermodalität und neue Mobilitätsformen

- Überlastungen von Park+Ride-Anlagen besonders im Norden der Region
- Bike+Ride-Angebot in Summe überfüllt
- Car Sharing / Bike Sharing-Angebote nur in Einzelfällen vorhanden – keine Vernetzung
- wenig Ansätze für Mitfahrportale



Ergebnisse - Siedlungsentwicklung und Verkehr

Relevante Wechselwirkungen Raumstruktur und Verkehr



- durch **disperse Siedlungsentwicklung (Zersiedelung)** einzelner Gemeinden (attraktiver ÖPNV schwierig bzw. kaum finanzierbar)
- durch **starkes Wachstum von Industrie- und Gewerbestandorten** im nördlichen Oberland
- durch **weiter wachsende Pendlerströme** (insbesondere Richtung München)
- durch **hohe aber zeitlich konzentrierte Nachfrage** zu bedeutenden Ausflugs- und Tourismuszielen
- durch überproportionale **Siedlungsentwicklung entlang von Straßenverkehrsachsen**, an denen attraktive ÖPNV Angebote fehlen (insbes. Tangenten)

Agenda

- a. Aufgabenstellung und Methodik
- b. Analyseergebnisse (Strukturdaten, MIV, Rad, SPNV, ÖPNV und Siedlungsentwicklung)
- c. **Ableitung von Leitlinien** für das künftige Zusammenspiel von Siedlung und Mobilität
- d. Maßnahmenentwicklung (auf Grundlage der Wechselwirkungen von Siedlungsentwicklung und Verkehr)
- e. Ausblick

Ableitung von Leitlinien

Aus den Analyseergebnissen: Entwicklung von
11 Leitlinien für das künftige Zusammenspiel von Siedlung und Mobilität,
die als Basis für die Ausarbeitung von Maßnahmenfeldern dienen.

Verkehrsvermeidung durch Innen- vor Außenentwicklung bei Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel

Tendenzen disperser Siedlungsentwicklung

→ Verkürzung der mittleren Wegelängen im
Alltagsverkehr und Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Stärkung der Siedlungsentwicklung an den Schienenverkehrswegen und Achsen mit gutem ÖPNV

→ Stärkung des Anteil des ÖV bei der Verkehrsmittelwahl
als Beitrag zur Verkehrsvermeidung im MIV.

Optimierung der Verkehrsmittelwahl durch sorgfältige und gemeindeübergreifend abgestimmte (auch ÖPNV-affine) Standortwahl für Arbeitsplätze

Tendenz, neue Gewerbegebiete stark an Erreichbarkeit im Straßennetz auszurichten

→ stärkere Berücksichtigung verkehrsbezogene / ÖPNV-Belange bei Standortwahl von
arbeitsplatzintensiven Betrieben, um **Verkehrsmittelwahl** positiv zu beeinflussen:
weniger Fahrten, geringerer Anteil MIV, Schonung sensibler (Wohn-)Bereiche.



Ableitung von Leitlinien



Fach- und regionsübergreifende strategische Verkehrsplanung

mangelhafte fach- und gebietsübergreifende Planung

→ Auf künftige Herausforderungen kann nur anforderungsgerecht reagiert werden, wenn **fachübergreifend, multimodal und über räumliche und verwaltungstechnische Zuständigkeiten hinweg** Strategien für Siedlung, Infrastruktur & Mobilität entwickelt werden.

Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig

Wohnbevölkerung bemängelt die zunehmende Belastung durch Lärm und Verkehrsemissionen / Einschränkung der Lebensqualität

→ Schutz von Wohngebieten durch aktive und passive Maßnahmen im Lärmschutz sowie Maßnahmen in der Siedlungstätigkeit durch eine gute Standortwahl bei Neuansiedlung.

Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes

→ Durch Bündelungseffekt kann Schleichverkehr z.B. in Wohngebieten vermieden werden. Die dort eintretenden Verkehrsmengenminderungen führen emissionsseitig wegen des geringeren Ausgangsniveaus zu subjektiv großen Entlastungen



Ableitung von Leitlinien

Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

In Einzelfällen existierende und mittelfristig prognostizierte Überlastungen

→ Angebote sollen verdichtet und neue Kapazitäten aufgebaut werden.

Voraussetzung: Beseitigung infrastruktureller Engpässe im Schienennetz!



Attraktivierung des ÖPNV

ÖPNV bietet heute kein adäquates Gegengewicht zum MIV

→ **Ausweitung und bessere Anpassung** sowie Ausrichtung an Verkehrsströmen bzw. Verflechtungen (insbesondere auch Tangentialverbindungen) unter Einbeziehung der Möglichkeiten der **Digitalisierung** (v.a. Information & Ticketing)



Ableitung von Leitlinien

Verstärkte Förderung des Radverkehrs für Alltagsverkehr

Radverkehrsangebot aktuell auf Freizeitverkehr kapriziert

→ Förderung des Rades v.a. **im Alltagsverkehr**
durch Ausbau und Vernetzung der Infrastruktur

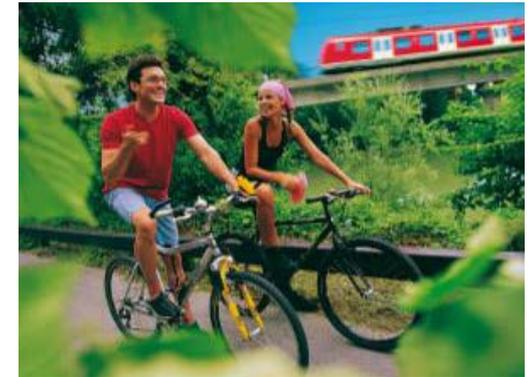
Stärkung der Inter- und Multimodalität

aktuell nur unzureichende bzw. solitäre Angebote.

→ **Ausbau und Vernetzung intermodaler Schnittschnellen**
in ges. Region. Neben klassischem P+R und B+R,
Perspektiven durch neue Mobilitätsangebote
(z.B. Sharing- und Mitfahr-Systeme)

Verkehr in Tourismusregionen differenziert und angemessen abwickeln

→ nur moderater Ausbau von MIV-Verkehrsinfrastruktur an Destinationen des
Tagestourismus (z.B. Parklätze) kombiniert mit Maßnahmen im ÖV, um unverträgliche
Verkehrsspitzen im MIV abzumildern.



Agenda

- a. Aufgabenstellung und Methodik
- b. Analyseergebnisse (Strukturdaten, MIV, Rad, SPNV, ÖPNV und Siedlungsentwicklung)
- c. Ableitung von Leitlinien für das künftige Zusammenspiel von Siedlung und Mobilität
- d. **Maßnahmenentwicklung** (auf Grundlage der Wechselwirkungen von Siedlungsentwicklung und Verkehr)
- e. Ausblick

Übersicht über die Maßnahmenfelder und Maßnahmen

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Radverkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Schiennenpersonennahverkehr (SPNV)

Begleitende „weiche“ Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr (ÖV)

Intermodalität und neue Mobilitätsangebote

Güterverkehr

Siedlung und Standortentwicklung

Maßnahmen (-felder) - MIV

➤ **Vordringliche Umsetzung der Maßnahmen des BVWP**

Defizit	Systematische Überlastung durch Kapazitätsengpässe im BAB - und Bundesstraßennetz, dadurch bedingte hohe Störanfälligkeit und Schleichverkehr
Leitlinie	Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes
Maßnahme	Beschleunigte Umsetzung der Maßnahmen im BVWP u.a. durch Ausbau der personellen Ressource bei den Baulasträgern und Verabschiedung eindeutiger Beschlüsse in den betroffenen Gemeinden

➤ **Beseitigung strategischer Engpässe**

Defizit	Strategische Überlastung durch Kapazitätsengpässe im BAB - und Bundesstraßennetz, auch an Stellen ohne BVWP – Projekt
Leitlinie	Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes
Maßnahme	Identifizierung der weiteren (derzeit durch den BVWP nicht abgedeckten) Engpässe und Priorisierung der Beseitigung dieser Engstellen

➤ **Bündelung des Verkehrs durch bedarfsgerechte Engpassbeseitigung**

Defizit	Überlastung durch Kapazitätsengpässe im Straßennetz, insbesondere bei Netzabschnitten, deren Überlastung verursacht wird durch Überlagerung von Binnen- und Durchgangsverkehr
Leitlinie	Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes
Maßnahme	Gefordert ist konzertiert ein bedarfsgerechter Ausbau des Straßennetzes, die Stärkung des ÖV, des NMIV und Reaktionen bei der Siedlungsentwicklung.

Maßnahmen (-felder) - MIV

➤ **Überregionaler Reiseverkehr**

Defizit	Kapazitätsminderung der Hauptverkehrsrouten an typischen Anreisetagen zu Zielen des Sommer und Wintertourismus Richtung Alpen und Mittelmeer aufgrund von punktuellen Grenzkontrollen
Leitlinie	Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
Maßnahme	Gleichverteilung der Grenzkontrollen auf alle Übergänge der Hauptreiserouten

➤ **Touristischer Tagesverkehr**

Defizit	Regelmäßige Überlastung der Anlagen des fließenden und ruhenden Verkehrs aufgrund von Tagesausflugsverkehr
Leitlinie	Verkehr in den Tourismusgebieten differenziert und angemessen abwickeln Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
Maßnahme	Verzicht auf überdimensionierten Ausbau der MIV-Infrastruktur und damit Steuerung/Limitierung der Nachfrage im MIV; gleichzeitig Verbesserung des Angebots und der Kapazitäten im ÖV

➤ **Übergreifende strategische Netzplanung**

Defizit	Engpass- und Defizitverlagerung bei Netzausbaumaßnahmen aufgrund von räumlich und fachlich eingeschränkten Bedarfs- und Wirkungsermittlung von Netzausbauten
Leitlinie	Fach- und regionsübergreifende strategische Verkehrsplanung Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes
Maßnahme	Baulastträgerübergreifende und netzweite Wirkungsanalyse und Koordinierung von Ausbaumaßnahmen, Verzicht auf Ausbau des niederrangigen Netzes

Maßnahmen (-felder) – MIV / Güterverkehr

➤ **Ordnungsrechtlich steuernde Maßnahmen**

Defizit	Wachsende Belastung der Anwohner insbesondere von Ortsdurchfahrten aufgrund von steigenden Verkehrsemissionen
Leitlinie	Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
Maßnahme	Initiierung und Organisation eines Prozesses zur Ermöglichung ordnungsrechtlicher Restriktionen zum Schutz der Anwohnern von Verkehrsemissionen

➤ **Verzicht auf Abstufung weiterer Bundesstraßen**

Defizit	Herabgestufte Streckenabschnitte ehem. Bundesstraßen (als Staatsstraßen) bleiben ohne Rückbau bei Erweiterung Maut auf alle Bundesstraßen kostenfrei benutzbar und besitzen eine hohe Attraktivität bei gleichbleibendem Streckenkomfort
Leitlinie	Vermeidung von Schleichverkehr durch vorrangigen Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes
Maßnahme	Verzicht auf Rückstufung und Prüfung der Ausweitung der LKW-Maut auf Staatsstraßen

➤ **Monitoring von Schwerverkehr-Anteilen und Fahrleistung im Schwerverkehr**

Defizit	Mögliche Steigerung der Belastung durch Schwerverkehr aufgrund der insbesondere auf der Straße wachsenden Fahrleistung im Güterverkehr
Leitlinie	Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
Maßnahme	Monitoring der Verkehrsbelastung und des Schwerverkehrsanteils auf allen für den Güterverkehr attraktiven Netzabschnitten (Mautpflichtiges Netz, Ausweichstrecken und grenzüberschreitende Routen)

Maßnahmen (-felder) - Radverkehr

➤ **Ausbau Infrastruktur**

Defizit	Netzlücken bei den Strecken des Alltagsverkehrs
Leitlinie	Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsverkehr
Maßnahme	Vervollständigung des Radwegenetzes um derzeit nicht oder schlecht ausgebaute Streckenabschnitte

➤ **Radschnellwege**

Defizit	Aufgrund von ungeeigneten Ausbaustandards unattraktive Radwegeverbindungen auf Routen mit verstärkten Quell-Ziel-Beziehungen (Alltagsradverkehrsnetz ist in der Regel nur bedingt für hohe und trotzdem sichere Reisegeschwindigkeiten geeignet)
Leitlinie	Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsverkehr
Maßnahme	Ermittlung von möglichen neuen Radschnellwegeverbindungen über Potentialanalysen und Machbarkeitsstudien und Realisierung dieser für den Alltagsverkehr attraktiven Schnellwege

➤ **Örtliche Radverkehrs- konzepte**

Defizit	Netzlücken im Radwegenetz aufgrund unkoordinierter Radwegeplanung
Leitlinie	Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsverkehr
Maßnahme	Erarbeitung, zyklische Aktualisierung und laufende Umsetzung von kommunalen Zielkonzepten für den Radverkehr

Maßnahmen (-felder) - Radverkehr

➤ Strategische Routenplanung der Landkreise	Defizit	Brüche und Netzlücken an interkommunalen Schnittstellen im Radwegenetz
	Leitlinie	Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsverkehr
	Maßnahme	Landkreisweite strategische Routenplanung für den Alltagsverkehr und Abgleich der gemeindlichen Netzplanung
➤ Abstimmung der Bauprogramme	Defizit	Diskrepanz zwischen der Ausbau- und Neuplanungen im klassifizierten Netz der staatlichen Bauämter und den strategischen Planungen der Gemeinden / der Landkreise
	Leitlinie	Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsverkehr
	Maßnahme	Abgleich der gemeindlichen Planungen / der Zielkonzepte auf Landkreisebene und der Projekte der Maßnahmenträger
➤ Durchsetzung der Baumaßnahmen	Defizit	Verzug bei der Umsetzung von Netzausbauprojekten aufgrund von Grunderwerbsproblemen oder aufgrund der Majorisierung der Naturschutzbelange
	Leitlinie	Verstärkte Förderung des Radverkehrs im Alltagsverkehr
	Maßnahme	Unterstützung des Grunderwerb durch einen Entfall der Preisbindung beim Grunderwerb an Bodenrichtwerte und durch einen Erleichterung bei der Abwägung naturschutzrechtlicher Belange

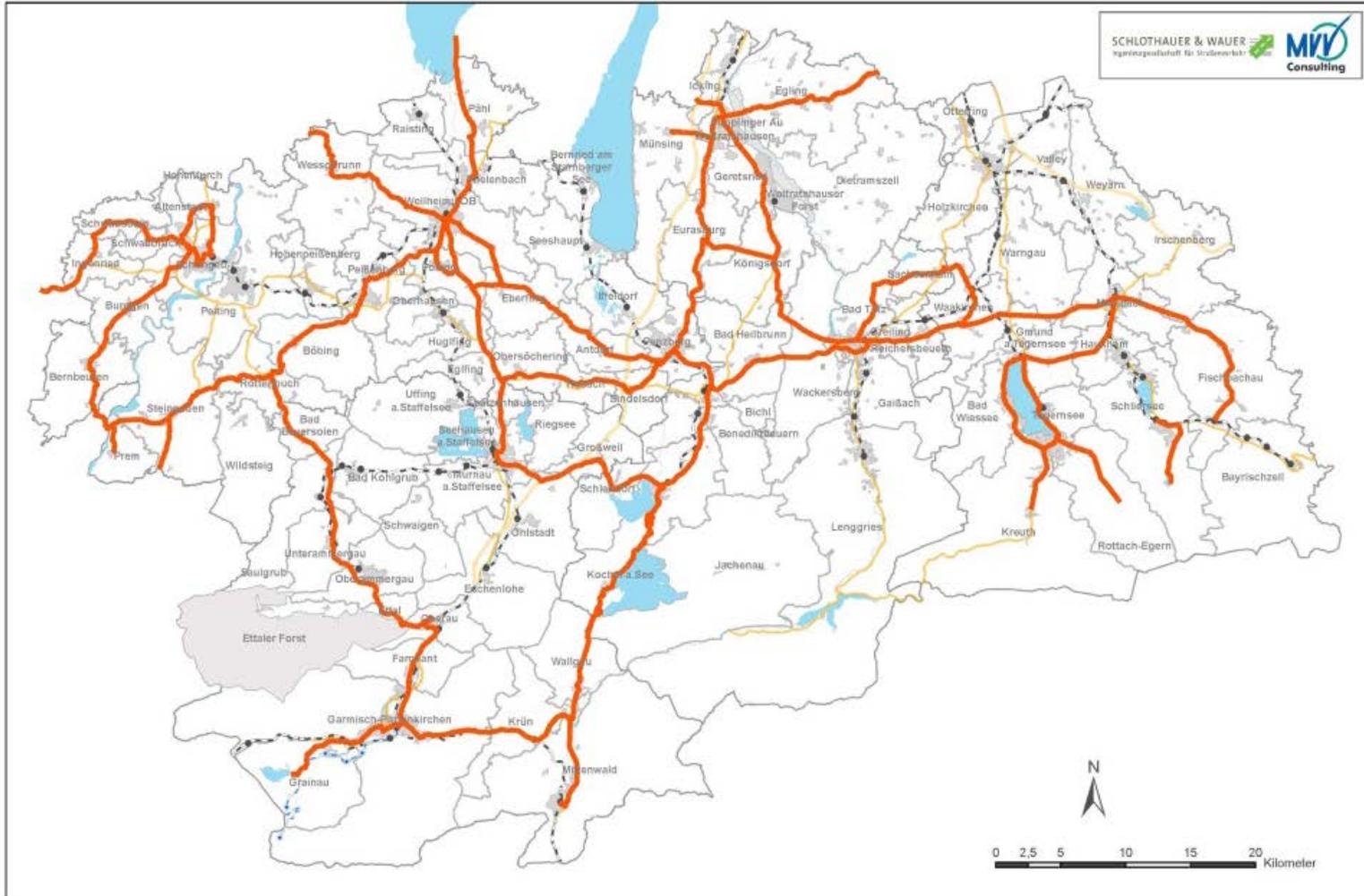
Maßnahmen (-felder) - ÖPNV (Busverkehr)

➤ **Getaktetes Hauptnetz mit Bündelungsfunktion**

Defizit	Getaktete Regionalbusverkehre sind selten, auch wenn zum Teil Linien mit hoher Fahrtenanzahl bestehen. Abweichende Fahrzeiten sowie Einschränkungen an Ferientagen erschweren die Merk- und Nutzbarkeit des Angebots.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Fach- und regionsübergreifende strategische Verkehrsplanung
Maßnahme	Steigerung der Attraktivität des Regionalbusverkehrs durch Definition eines Hauptnetzes mit einheitlicher Taktung (mindestens im Stundentakt mit Verdichtungen in der HVZ). -> Netz ist landkreisübergreifend abzustimmen; bildet zusammen mit den Schienenverkehrsstrecken das Grundgerüst des ÖV .



**Entwurf eines möglichen Hauptliniennetzes (Bus)
- Darstellung ohne Ortsverkehre**



Maßnahmen (-felder) - ÖPNV (Busverkehr)

➤ **Auf Arbeitszeiten ausgerichtetes Angebot für Gewerbestandorte**

Defizit	Defizite bei Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsplatz- und Gewerbestandorte zu den relevanten Verkehrszeiten am Morgen und Nachmittag/Abend bzw. zu Schichtzeiten.
Leitlinie	Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
Maßnahme	Ausrichtung des Angebots auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten ; insbesondere ein einheitliches / durchgängiges Angebot an Schul- und Ferientagen

➤ **(Schnelle) Ost-West-Tangenten im Busverkehr**

Defizit	Das Schienennetz in der Region ist radial auf LH München ausgerichtet. Tangentiale Verbindungen zwischen den Landkreisen und Mittelzentren im Oberland fehlen.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Fach- und regionsübergreifende strategische Verkehrsplanung
Maßnahme	Einrichtung von tangentialen Express-Bus-Verbindungen . Direkte, schnelle Linienführung mit wenigen Unterwegshalten (evt. als „Landesbus“ ??)

Maßnahmen (-felder) – ÖPNV (Busverkehr)

➤ **Einrichtung von
Bedarfsverkehren**

Defizit	Defizite im ÖPNV-Angebot bei der Erreichbarkeit zentraler Orte insbesondere in Flächengemeinden und in kleineren Ortsteilen
Leitlinie	Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
Maßnahme	Einsatz von Bedarfsverkehre in Räumen mit disperser Siedlungsstruktur (auch Grundangebot am Wochenende) sowie zu Zeiten geringer Nachfrage

➤ **Ausbau /
Einrichtung von
Linien für Freizeit
& Tourismus**

Defizit	Einzelne Tourismusziele sowie bedeutende Wandergebiete sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht bzw. nicht erreichbar.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Verkehr in Tourismusgebieten differenziert und angemessen abwickeln
Maßnahme	Verbesserung der Anbindung durch Ausbau bestehender Linien sowie neue Linien für Freizeit und Tourismus (auch Bedarfsverkehr)

Maßnahmen (-felder) – ÖPNV (Busverkehr)

➤ **Verbesserung der Anbindung zentraler Orte**

Defizit	Defizite bei Erreichbarkeit der Grund-, Mittel- und Oberzentren in der Region (insbesondere an Ferientagen sowie in der Schwachverkehrszeit)
Leitlinie	Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
Maßnahme	Ausbau des ÖPNV-Angebots - Konzentration auf die wichtigen zentralen Orte (insbesondere Mittel- und Oberzentren)

➤ **Anbindung der Bahnhöfe und Anschluss-optimierung**

Defizit	Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird häufig durch fehlende Angebote für die „letzte Meile“ oder schlechte Anschlüsse erschwert. Keine attraktiven weiterführenden Angebote zum eigentlichen Ziel.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Stärkung der Inter- und Multimodalität • Verkehr in Tourismusgebieten differenziert und angemessen abwickeln
Maßnahme	Verbesserung der Anbindung der Bahnhöfe (Zubringerlinien, Ortsverkehre, auch Leihräder) und Optimierung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn, um Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Maßnahmen (-felder) – SPNV

➤ **Zweigleisiger Ausbau, Begegnungsabschnitte und Sicherung von Trassen**

Defizit	Bahnstrecken - abgesehen von Begegnungsstellen - meist nur eingleisig. Dadurch Beeinträchtigung der Betriebsstabilität; weitere Verdichtung des Angebots (Taktung) meist nicht möglich.
Leitlinie	Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
Maßnahme	zusätzliche Begegnungsabschnitte bzw. einen (teilweise) zweigleisigen Ausbau der Hauptstrecke (zwischen Tutzing und Weilheim bzw. Weilheim und Murnau). Frühzeitige Sicherung der entsprechenden Trassen zwingend erforderlich (auch Richtung GAP)

➤ **Elektrifizierung von Strecken**

Defizit	Bahnstrecken zum Teil nicht elektrifiziert und werden durch Dieseltriebwagen bedient. Dadurch betriebliche Einschränkungen (Beschleunigungsvermögen) und erhebliche Schadstoffemissionen. Die künftige zweite Stammstrecke in München kann von dieselbetriebenen Fahrzeugen nicht bedient werden.
Leitlinie	Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
Maßnahme	Elektrifizierung der Strecken der Oberlandbahn (BOB) vorrangig erforderlich. Dadurch neue Angebotskonzepte möglich (z.B. neue Flügelkonzepte); mittel- bis langfristig auch Pfaffenwinkelbahn

Maßnahmen (-felder) – SPNV

➤ **Neue
Bahnhaltdepunkte**

Defizit	Siedlungs- und Gewerbeflächen entlang der Bahnstrecken werden teilweise nicht durch SPNV-Haltdepunkte erschlossen.
Leitlinie	Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
Maßnahme	Reaktivierung von SPNV-Haltdepunkten bzw. die Einrichtung neuer Haltdepunkte erschlossen werden (insbesondere Bahnstrecke München – Mittenwald sowie Pfaffenwinkelbahn.)

➤ **Fahrtenangebot
und Takt im SPNV**

Defizit	Fahrplanangebot, abgesehen von Spitzenzeiten, im Wesentlichen derzeit noch nachfragegerecht. Mittelfristig weitere Taktverdichtung erforderlich (insbes. für Berufsverkehr und Ausflugs- und Tourismusverkehr).
Leitlinie	Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
Maßnahme	Mittelfristig Verdichtung der Takte (insbesondere das Netz der Bayerischen Oberlandbahn sowie Bahnstrecke München – GAP)

Maßnahmen (-felder) – SPNV

➤ **Steigerung der Kapazitäten**

Defizit	Auslastung der Züge übersteigt heute bereits in Spitzenzeiten in Einzelfällen die Kapazitäten. Künftig häufigere Kapazitätsengpässe zu erwarten.
Leitlinie	Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
Maßnahme	Steigerung der Kapazitäten erforderlich; durch weitere Taktverdichtungen oder durch Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten

➤ **Mehrzweckabteile für den Freizeitverkehr**

Defizit	Regelmäßig Kapazitätsengpässe im Freizeit- und Tourismusverkehr bei Beförderung von Fahrrädern und Wintersportgeräten
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigter Ausbau von Infrastruktur und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) • Verkehr in Tourismusgebieten differenziert und angemessen abwickeln
Maßnahme	Stärkere Berücksichtigung der speziellen Anforderungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs bei Neuausschreibungen (ausreichend dimensionierte Mehrzweckabteile auch für Fahrräder und Wintersportgeräte).

Maßnahmen (-felder) – Begleitende „weiche“ Maßnahmen

➤ Einheitlicher Tarif und einheitliches Ticketing	Defizit	Unterschiedliche, komplexe und nicht integrierte ÖV-Tarife der Verkehrsunternehmen, insbesondere für Gelegenheitskunden schwer verständlich (Zugangshemmnis zum ÖV).
	Leitlinie	Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
	Maßnahme	Einheitliches in allen Verkehrsmitteln gültiges Tarifsystem ; Vereinheitlichung der Vertriebswege (konventionell und elektronisch)
➤ Besondere Tarifangebote für Touristen	Defizit	Die komplexen Tarifangebote im ÖV stellen vor allem für Touristen ein Nutzungshemmnis dar
	Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Verkehr in Tourismusgebieten differenziert und angemessen abwickeln
	Maßnahme	Vergünstigungen , flächenhafte Integration eines ÖPNV-Tickets in die Gästekarte oder die Kombination mit Tickets für bestimmte Ausflugsziele
➤ Informationskonzepte nachhaltige Mobilität	Defizit	ÖV-Angebote werden häufig nicht so intensiv genutzt, wie sich Planung und Politik das wünschen
	Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Stärkung der Inter- und Multimodalität
	Maßnahme	Umfassende Informationskampagne und zielgruppenspezifisches Marketing. Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung.

Maßnahmen (-felder) – Begleitende „weiche“ Maßnahmen

➤ **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Defizit	Verkehrsdichte intensive Gewerbestandorte werden hauptsächlich mit MIV angefahren; nicht immer ist mangelhafte ÖPNV-Anbindung der Grund.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig • Förderung des Radverkehrs • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Stärkung der Inter- und Multimodalität
Maßnahme	Konkrete Anreize für umweltfreundliche Mobilität seitens der Unternehmen durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. Bezuschussung von ÖV-Abos oder Pedelecs / E-Bikes, attraktive Abstellanlagen für Fahrräder, ...)

➤ **Aufstellen von Nahverkehrsplänen (NVP) und eines Regionalen Nahverkehrsplans (RNP)**

Defizit	Es existiert kein einheitlicher Planungsstand und kein regelmäßiges, einheitlich fortgeschriebenes Instrumentarium, um die Qualität und die Standards im ÖPNV-Angebot im gesamten Oberland zu prüfen und eine raumübergreifende Planung sicherzustellen.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Fach- und regionsübergreifende strategische Verkehrsplanung • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
Maßnahme	Einheitliche und zeitlich koordinierte Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen in allen Landkreise (Definition von Standards u. Zielen, etc.) und Aufstellen eines gemeinsamen Regionalen Nahverkehrsplans .

Maßnahmen (-felder) – Intermodalität und neue Mobilitätangebote

➤ **Ausbau von
Park + Ride
(P+R)**

Defizit	Bei rund 35% der P+R-Anlagen an den Bahnhaltetpunkten sind Kapazitäten nach Aussage nicht ausreichend, v.a. an der Werdenfelsbahn.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Inter- und Multimodalität • Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
Maßnahme	Ausbau der bestehenden überlasteten Anlagen (Einzelfallprüfungen und Potentialanalysen notwendig). Prüfung der Neuerrichtung von P+R-Anlagen.

➤ **Ausbau von
Bike + Ride
(B+R)**

Defizit	Kapazität oft nicht ausreichend. Für nur rund die Hälfte der Bahnhöfe wird die Kapazität als ausreichend bemessen.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs vorrangig • Förderung des Radverkehrs • Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) • Stärkung der Inter- und Multimodalität
Maßnahme	Einrichtungen von Abstellflächen für Fahrräder (B+R-Anlagen). Generell sollten attraktive Fahrradabstellanlagen mit hohen Qualitätsstandards an allen Haltepunkten des SPNV zur Verfügung stehen (überdachte Fahrradabstellanlagen, auch Fahrradboxen insbes. für Pedelecs, ...).

Maßnahmen (-felder) – Intermodalität und neue Mobilitätsformen

➤ Ausbau von Parken und Mitfahren (P+M)	Defizit	Hohe Auslastung der Mitfahrparkplätze an den BAB-Anschlussstellen und deren Zubringern, teils fehlenden Abstellmöglichkeiten
	Leitlinie	Stärkung der Inter- und Multimodalität Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
	Maßnahme	Ausbau und Neuerrichtung von Mitfahrerparkplätzen an den BAB-Anschlussstellen und deren Zubringern. Durchsetzen eines verbesserten Ausbaustandards (Befestigung, Beleuchtung).
➤ Förderung von (E-)CarSharing	Defizit	Unzureichendes Angebot von CarSharing als Alternative zur Anschaffung von privaten (Zweit)-PKW
	Leitlinie	Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig Stärkung der Inter- und Multimodalität
	Maßnahme	Kommunal getragene finanzielle und organisatorische bzw. logistische Unterstützung und Anschubinitiative für CarSharing-Angebote
➤ Förderung der E-Mobilität	Defizit	Fehlen von ausreichender und flächendeckender Ladeinfrastruktur
	Leitlinie	Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig Verkehr in Tourismusgebieten differenziert und angemessen abwickeln
	Maßnahme	Initiierung und Erstellung von möglichst landkreisweiten Elektromobilitätskonzepten mit der Identifikation von Infrastrukturbedarf und der finanziellen Fördermöglichkeiten beim Infrastrukturausbau

Maßnahmen (-felder) – Siedlungs- und Standortentwicklung

➤ **Konzentration des Flächenwachstums auf Hauptorte**

Defizit	Teils Wachstum von kleineren, schlecht ÖPNV-erschlossenen Ortsteilen / keine Konzentration der Einwohner auf den Hauptort
Leitlinie	Verkehrsvermeidung durch Innen- vor Außenentwicklung bei Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel Stärkung der Siedlungsentwicklung an den Schienenverkehrswegen und Achsen mit gutem ÖPNV
Maßnahme	Begrenzung des Flächenwachstums / Innenentwicklung vor Außenentwicklung Vorrangig Verdichtung von bereits ausgewiesenem Bauland Schaffung von Voraussetzungen für verdichtetes Bauen in zentralen Ortsteilen Ausweisung neuer Siedlungsflächen vorrangig an SPNV-nahen und ÖPNV-affinen Bereichen Interkommunale Kooperation bei der Entwicklung von Wohnen und Gewerbe

➤ **Standortwahl – Gewerbegebiete**

Defizit	Bezogen auf das derzeitige ÖPNV Angebot oftmals unzureichende Anbindungsqualität von Gewerbebeständen und damit überwiegend MIV Erschließung
Leitlinie	Stärkung der Siedlungsentwicklung an den Schienenverkehrswegen und Achsen mit gutem ÖPNV Optimierung der Verkehrsmittelwahl durch eine sorgfältige und gemeindeübergreifend abgestimmte (auch ÖPNV-affine) Standortwahl für Arbeitsplätze
Maßnahme	Bei der Standortentwicklung von Gewerbebeständen Orientierung an einer Mindest- ÖPNV / SPNV - Erschließungsqualität

Maßnahmen (-felder) Siedlungs- und Standortentwicklung

➤ **Orientierung der Entwicklung an den Schwerpunkträumen der verkehrlichen Erschließung**

Defizit	Bislang keine Berücksichtigung von Schwerpunkträumen der verkehrlichen Erschließung bei der Entwicklung der Region Oberland.
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Siedlungsentwicklung an den Schienenverkehrswegen und Achsen mit gutem ÖPNV • Optimierung der Verkehrsmittelwahl durch eine sorgfältige und gemeindeüber-greifend abgestimmte (auch ÖPNV-affine) Standortwahl für Arbeitsplätze • fach- und regionsübergreifende strategische Verkehrsplanung
Maßnahme	Etablierung von Verfahren und Festlegungen zur verbindlichen Umsetzung von Schwerpunkträumen für gemeindliche Planungen

➤ **Große Destinationen des Tourismus**

Defizit	Vielerorts unzureichende Erreichbarkeit von großen Tourismuseinrichtungen mit dem ÖPNV; Überlastung von vorhandenem ÖPNV Angebot und Straßennetz an Spitzentagen; damit unzumutbare Belastungen der ortsansässigen Einwohner
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Siedlungsentwicklung an den Schienenverkehrswegen und Achsen mit gutem ÖPNV • Fach- und regionsübergreifende strategische Verkehrsplanung • Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig • Verkehr in Tourismusgebieten differenziert und angemessen abwickeln
Maßnahme	Schaffung/ Stärkung von ÖPNV-Anbindungen bei Planung und Ausbau von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen. Bei Ausnahmen vom Anbindegebot gem. LEP muss sorgfältig hinsichtlich einer potentiellen Verschlechterung der ÖV Anbindung geprüft werden.

Maßnahmen (-felder) – Siedlungs- und Standortentwicklung

➤ **Verkehrliche
Wirkungsanalysen
städtebaulicher
Planungen**

Defizit	Mangelnde fachlich neutrale Ermittlung von verkehrlichen Auswirkungen städtebaulicher Maßnahmen und daher Vernachlässigung der Optimierungspotentiale der Erschließung durch den ÖV und NMIV
Leitlinie	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Verkehrsmittelwahl durch eine sorgfältige und gemeindeübergreifend abgestimmte (auch ÖPNV-affine) Standortwahl für Arbeitsplätze • Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
Maßnahme	(gemeindeübergreifende) verkehrliche Gutachten zur Klarstellung verkehrlicher Wirkungen und Sicherstellung einer für die Bevölkerung und Umwelt verträglichen Erschließung

➤ **Lärmschutz bei
baulichen
Entwicklungen**

Defizit	Straßenverkehrslärm ist eine wesentliche negative Folgewirkung des MIV, es besteht allerdings kein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung
Leitlinie	Schutz vor den Folgen des Straßenverkehrs ist vorrangig
Maßnahme	Erstellung von Lärmgutachten (Bauleitplanung und Einzelbauvorhaben) zur gezielten Festlegung von Schutzmaßnahmen

Agenda

- a. Aufgabenstellung und Methodik
- b. Analyseergebnisse (Strukturdaten, MIV, Rad, SPNV, ÖPNV und Siedlungsentwicklung)
- c. Ableitung von Leitlinien für das künftige Zusammenspiel von Siedlung und Mobilität
- d. Maßnahmenentwicklung (auf Grundlage der Wechselwirkungen von Siedlungsentwicklung und Verkehr)
- e. **Ausblick**

Ausblick und Empfehlungen

Wichtigste Maßnahmenfelder für eine langfristig nachhaltige siedlungsstrukturelle und verkehrliche Entwicklung in der Region Oberland:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Vordringliche Umsetzung der Maßnahmen des BVWP

Beseitigung strategischer Engpässe u. Bündelung durch bedarfsgerechte Engpassbeseitigung

Überregionaler Reiseverkehr und touristischer Tagesverkehr

Übergreifende strategische Netzplanung

Ordnungsrechtlich steuernde Maßnahmen

Verzicht auf Abstufung weiterer Bundesstraßen

Radverkehr

Ausbau Infrastruktur

Örtliche Radverkehrskonzepte und Radschnellwege

Strategische Routenplanung der Landkreise

Abstimmung der Bauprogramme und Durchsetzung der Baumaßnahmen

Ausblick und Empfehlungen

Wichtigste Maßnahmenfelder:

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Getaktetes Hauptnetz mit Bündelungsfunktion

Attraktive Tangenten im Busverkehr

Angebot für Freizeit- und Tourismusverkehr

Verbesserung der Anbindung zentraler Orte und von Gewerbestandorten

Anbindung der Bahnhöfe („letzte Meile“) und Anschlussoptimierung

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Zweigleisiger Ausbau, Begegnungsabschnitte und Sicherung von Trassen

Elektrifizierung von Strecken und neue Bahnhaltepunkte

Fahrtenangebot und Takt im SPNV

Steigerung der Kapazitäten

Begleitende „weiche“ Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr (ÖV)

Einheitlicher Tarif und einheitliches Ticketing

Informationskonzepte und zielgruppenspezifisches Marketing

Lokale Nahverkehrspläne (NVP) und Regionaler Nahverkehrsplan (RNP)

Ausblick und Empfehlungen

Wichtigste Maßnahmenfelder:

Intermodalität und neue Mobilitätsangebote

Ausbau von Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R) und Mitfahrerparkplätzen (P+M)

Förderung der E-Mobilität und (E-)CarSharing

Güterverkehr

Monitoring von SV-Anteilen und Fahrleistung im Schwerverkehr

Siedlung und Standortentwicklung

Konzentration des Flächenwachstums auf Hauptorte

Siedlungsentwicklung – Gewerbegebiete

Große Destinationen des Tourismus

Verkehrliche Wirkungsanalysen städtebaulicher Planungen

Lärmschutz bei baulichen Entwicklungen

Orientierung der Entwicklung an „Schwerpunkträumen“ der verkehrlichen Erschließung

Ausblick und Empfehlungen

Die Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmenfelder verdeutlichen die Darstellungen von „**verkehrlichen Schwerpunkträumen**“ für die **Siedlungsentwicklung im Oberland** in zwei unterschiedlichen Szenarien:

Passivszenario: Schwerpunktraum für Siedlungsentwicklung im Prognosefall 2030 (ausschließlich mit finanziell bereits gesicherten Maßnahmen)

Aktivszenario ÖV: Schwerpunktraum für Siedlungsentwicklung mit angebotsorientierten Maßnahmen im ÖV (finanziell noch nicht gesichert)

Als **Schwerpunktraum für Siedlungsentwicklung** sind diejenigen Räume zu sehen, die eine gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz bei gleichzeitig guter Erschließung im ÖV aufweisen können

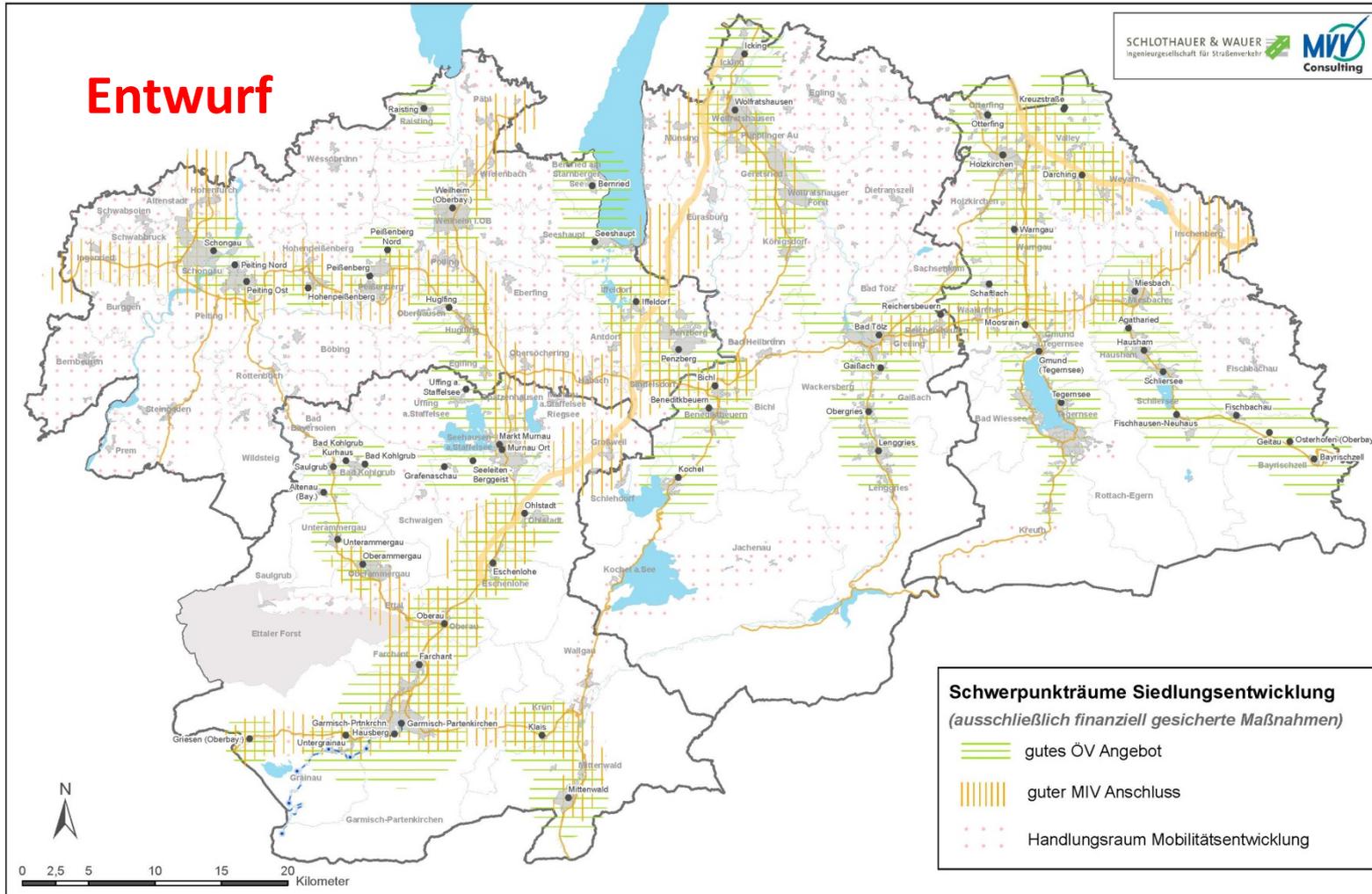
**Schwerpunktraum für
Siedlungsentwicklung**



**Handlungsraum für
Mobilitätsentwicklung**

Ausblick und Empfehlungen

Schwerpunkträume Siedlungsentwicklung (PassivszENARIO 2030)



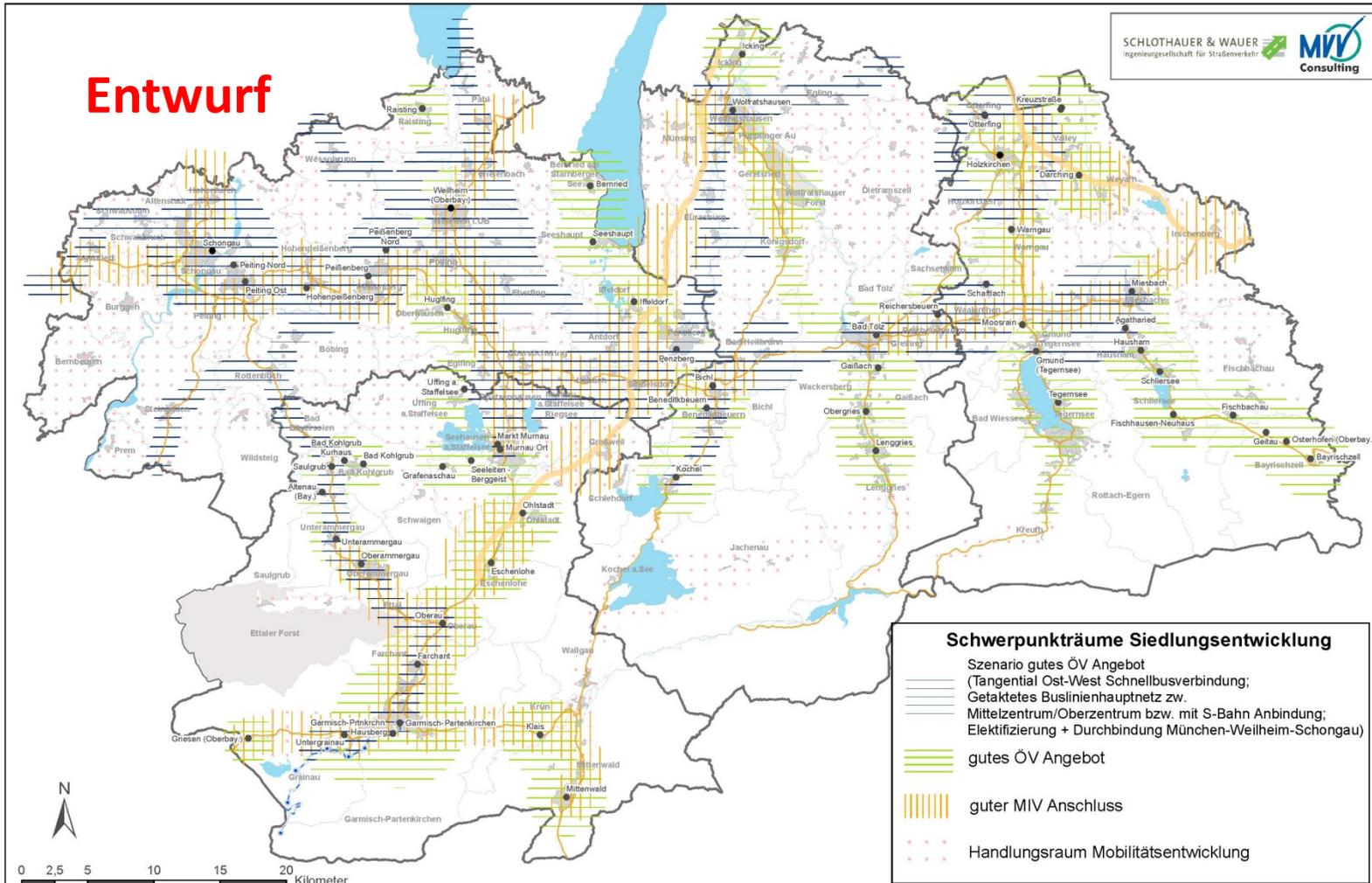
Schwerpunktraum 1. Ordnung:
Gebiete, die sowohl gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz (Bundesstraße, BAB) und gleichzeitig gute Erschließung im ÖV besitzen.

Schwerpunktraum 2. Ordnung:
allein die Räume mit guter ÖV Erschließung abseits des übergeordneten Straßennetzes.

Räume, die **allein gut im MIV** angebunden sind, werden **nicht als Schwerpunktraum** eingestuft.

Ausblick und Empfehlungen

Schwerpunkträume Siedlungsentwicklung (AktivszENARIO ÖV 2030)



Schwerpunktraum 1. Ordnung:
Gebiete, die sowohl gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz (Bundesstraße, BAB) und gleichzeitig gute Erschließung im ÖV besitzen.

Schwerpunktraum 2. Ordnung:
allein die Räume mit guter ÖV Erschließung abseits des übergeordneten Straßennetzes.

Räume, die **allein gut im MIV** angebunden sind, werden **nicht als Schwerpunktraum** eingestuft.

Ausblick und Empfehlungen

Für größtmögliche Wirksamkeit künftiger Planungen entscheidend:

- konsequent **integrative Verkehrs- und Siedlungsplanung**, die alle Verkehrssysteme bzw. alle Maßnahmenfelder miteinander verbindet und über Gebietsgrenzen hinaus tätig ist
- **deutliche Schwerpunktsetzung im Bereich des Öffentlichen Verkehrs** vornehmlich im Bereich Schieneninfrastruktur und Angebotsplanung
- **Essenzielle Maßnahmen** zur Realisierung des **Aktiv-Szenarios**:
 - (Schnelle) Ost-West-Tangenten im Busverkehr
 - Getaktetes Hauptnetz mit Bündelungsfunktion
 - Elektrifizierung und Durchbindung von Strecken (Pfaffenwinkelbahn)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

